Kenneth Macksey

fuerzas acorazadas aliadas

San Martin Historia del Siglo de la Violencia



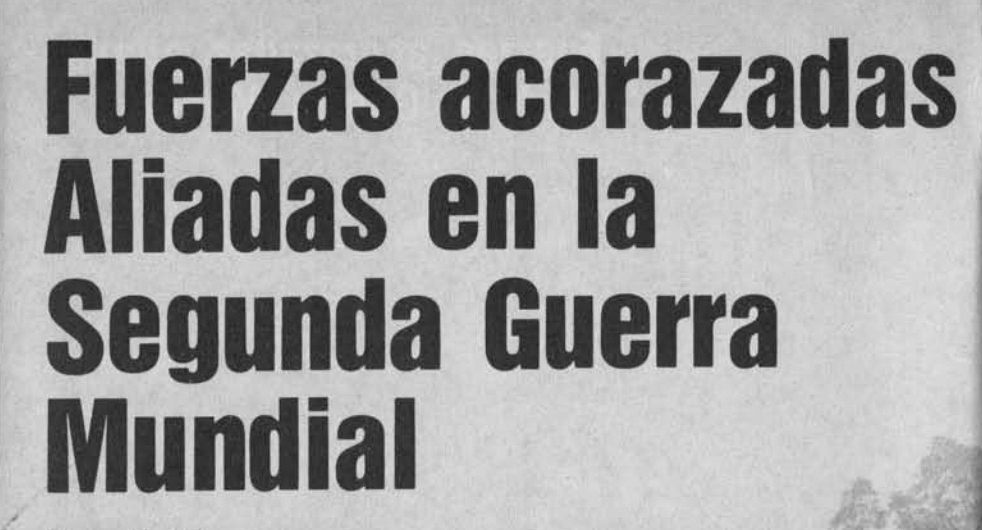
armas libro n.° 31



El autor: Kenneth Macksey

Kenneth Macksey fue, hasta hace poco, oficial del Royal Tank Regiment (Real Regimiento de Carros de Combate), en el que sirvió durante la guerra, ganando una Curz Militar (Military Cross). Es autor de «Shadow of Vimy Ridge», «Armoured Crusader» y del primer libro de Campañas de esta serie, «Afrika Korps». Después de abandonar el Ejército británico, llegó a ser editor delegado de la «Historia de la Segunda Guerra Mundial», de Purnell.

Fuerzas acorazadas aliadas en la II Guerra Mundial



Fuerzas acorazadas Aliadas en la Segunda Guerra Mundial

Keneth Macksey



Director Editorial: Barrie Pitt.

Asesor Militar: Sir Basil Lidell Hart.
Editor Gráfico: Bobby Hunt.

Director Artístico: Sarah Kingham.
Dibujos especiales: John Barchelor.
Cartografía: Richard Natkiel.
Cubierta: Denis Piper.

Las fotografias para este libro, fueronadas especialmente de estos archivos: de izquierda a derecha páginas 2-3 US Army; 6-7 Imperial War Museum; 10 US National Archives/from *Tanks 1914-1918;* 11 IWM; 12 US National Archives; 13 IWM/US National Archives; 14 US ational Archives; 14-15 IWM; 19 IWM; 22 US National Archives; 22-23 IWM; 24-27 jsir Charles Broad; 28-32 IWM; 33 IWM/US Army; 34-50 IWM; 51 Suddeutscher Verlage; 54-89 IWM; 92-93 US Army; 94-95 IWM; 97 US Army; 98-125 IWM; 128-130 US Army; 131 IWM; 132-133 US Army; 133 IWM; 135 IWM; 136 Kenneth Macksey/IWM; 143 IWM/US National Archives; 144-156 IWM; 157 US Army/IWM; portada IWM; contraportada US Army.

Traductor: Roberto López

EDITORIAL SAN MARTIN
Difusión: Librería San Martín
Puerta del Sol, 6
MADRID-14

Printed in Spain - Impreso en España
por Gráficas Lormo. Isabel Méndez, 15. Madrid

Depósito Legal: M. 4885 - 1979
ISBN 84-7140-156-8

Indice

Falta de fe

Introducción por el teniente general Sir Charles Broad



En este interesante, hasta fascinante libro, Kenneth Macksey, muestra claramente la falta de preparación de Inglaterra, Francia y Estados Unidos, para la última guerra mundial. Esta falta de preparación, es un mal crónico de las democracias e Inglaterra en particular la ha padecido siempre. Estaba tan desprevenida para la guerra de Crimea como para la de los Boers y la Primera Guerra Mundial, pero ¿por qué lo estuvo para la Segunda Guerra Mundial ya que fue la primera en el campo de los carros de combate?

En el otoño de 1914 los tupidos cinturones de alambre de espino ante las trincheras alemanas habían llegado a ser el principal obstáculo para los ataques de la infantería aliada, ya que la cantidad de artillería disponible en aquella época por ingleses y franceses era insuficiente para abrir pasos a través de ellos; así el carro de combate fue concebido originalmente, por franceses e ingleses, como una máquina apisonadora acorazada que abriera paso a través de las alambradas. Posteriormente, cuando la artillería había aumentado prodigiosamente en número, calibre y efectividad, el fuego de barrera cortó las alambradas, y forzó a los defensores a parapetarse en sus abrigos subterráneos, permitiendo de este modo, que la infantería atacante penetrase en sus trincheras.

Pero el número de ametralladoras también había aumentado, e inevitablemente algunas sobrevivían al fuego de barrera y una era suficiente para causar gran daño. Yo he visto más de un centenar de hombres, tendidos en hilera, derribados por una ametralladora, aunque el resto del ataque tuvo éxito y la ametralladora fuese finalmente destruida.

Esto, por supuesto, condujo, a la dispersión de los carros de combate disponibles entre las compañías de infantería atacantes, cuya ayuda inmediata contra las ametralladoras era requerida si la infantería no cedía tras el fuego de barrera. No obstante, en Cambrai, el 20 de noviembre de 1917, 476 carros de combate, mandados personalmente por el general de brigada Hugh Elles y ondeando una bandera hecha por su mujer, demostró lo que se podía conseguir cuando se usaban en masa en el lugar y momento apropiados.

Yo era entonces artillero y visité el campo de batalla de Cambrai al día siguiente. Era notable por la tranquila naturaleza del campo de batalla, por los pocos muertos yacentes en torno y por el éxito conseguido comparado con los campos de batalla del Somme o la espantosa desolación de Passchendaele.

Los primeros años después de la guerra, fueron perdidos por los visionarios de la época en la lucha para preservar los carros de combate en los ejércitos de Francia, Inglaterra y Estados Unidos; pero fue Inglaterra la que fue en cabeza. En 1926, llegó el general sir George Milne al Ministerio de la Guerra británico como jefe del Estado Mayor General Imperial decidido a modernizar y mecanizar el ejército; reunió un equipo de jóvenes coroneles, principalmente del Cuerpo de carros de combate yo entre ellos, para ayudarle. En aquellos días teníamos grandes esperanzas de que el Ejército británico estuviese dispuesto a ser modernizado en forma similar a como se había hecho en la Royal Navy, poco tiempo antes de la Primera Guerra Mundial por el almirante Fisher.

Pero no pudo ser. Milne no tenía bastante fe, para actuar decisivamente, y era difícil reprochárselo. Habría sido dar un paso drástico en aquellos días, un paso que todos los generales importantes, en Europa, rehusaban dar. Sólo un político, Hitler, dio el paso, y fue considerado por los militares como un jugador en el mejor de los casos y ¡hasta quizás estuviese loco! Así fue que solamente los alemanes se aprovecharon del trabajo realizado por los británicos, como el general Guderian dijo.

En 1938, yo era árbitro principal en un ejercicio en Inglaterra, cuando los carros de combate eran principalmente viejos y pocos, y mientras que los cañones anticarros se representaban con banderas verdes agitadas por los árbitros y conocidas jocosamente como ¡el arma dominante! Fui abordado por el agregado militar alemán, quien me dijo que debía ser más explícito, en vez de mantener todo escondido; no podía creer que estuviéramos tan indefensos como parecíamos estarlo.

En las páginas siguientes, Kenneth Macksey nos cuenta la historia de las derrotas aliadas y de los éxitos alemanes; las primeras debidas principalmente a la falta de preparación para la guerra, y las otras a la correcta aplicación de principios conocidos —así fue de simple. Vemos como Francia sufrió una derrota total e Inglaterra casi corrió igual suerte, debido a la falta de dirigentes entrenados para la guerra moderna. Vemos también como Inglaterra permaneció siempre un paso atrás en la tecnología y como las intervenciones de los Estados Unidos con un ejército y una masa de máquinas compensó la balanza. Encontramos, también en los Estados Unidos, que la resistencia inicial a la idea del carro de combate fue tan inflexible como en otras partes. La historia de las fuerzas acorazadas, es pues una pugna, para introducir nuevas ideas, contra una oposición anticuada.

A lo largo de este libro se mantiene el tema de otra pugna clásica; entre cañones y coraza, ya que el intento de mantener el tamaño de los carros de combate dentro de límites manejables, se veía enfrentado a la necesidad de aumentar la protección y la potencia de ataque. He aquí los perennes problemas que no solamente predominaron en las fuerzas de carros de la Segunda Guerra Mundial sino que también predominan actualmente.

El lector será incitado, por el relato de esta lúcida descripción del pasado, a la resolución de los problemas del futuro.

La lucha por su aceptación

Fue típico que, con toda su perversidad, la Primera Guerra Mundial —una guerra que había originado una violenta matanza y un empate táctico en la más vasta escala que nunca antes había sido conocida— terminase antes que el carro de combate, la causa principal de su solución táctica hubiese sido probada con seguridad. Durante tres años, desde 1914 hasta finales de 1917, los ejércitos de las potencias centrales y los aliados habían permanecido detenidos en una pugna a lo largo de una faja de tierra, no mucho mayor de treinta y dos kilómetros de ancho, aunque de varios centenares de kilómetros de largo entre el Mar del Norte y la frontera suiza, retenidos en posición por impenetrables alambradas y fortificaciones atrincheradas. Durante estos tres años de detención se ensayaron todo tipo de medios para restaurar el combate abierto y decisivo —desde crecientes bombardeos pesados con explosivos de gran potencia, hasta progresivamente la más insidiosa parálisis con el uso de gases venenosos. Pero, tan sólo un arma terrestre al final, demostró que, en conjunción con otras, poseía el secreto de la combinación para abrir los frentes. El arma era el vehículo de combate acorazado —mejor conocido como carro de combate o tanque impulsado por un motor de gasolina conducido sobre orugas, protegido por planchas— a prueba de balas y de metralla y armado de cañón y ametralladoras.

Los carros de combate, operando en cooperación con la infantería, la artillería y en menor extensión con la aviación, revolucionaron la forma de hacer la guerra en unos dos años de febril desarrollo. Desde que las primeras máquinas británicas tantearon sus posibilidades en la batalla de Flers-Courcellete, el 15 de septiembre de 1916, hasta el uso inicial de sus propios carros, por los franceses en Chemin des Dames el 16 de abril de 1917, e inmediatamente después del fracaso, en el cenagoso matadero de Passchendaele, hasta la triunfante vindicación del primer ataque en masa de los carros de combate, en Cambrai el 20 de noviembre de 1917, los hombres que creían en los vehículos de combate acorazados tuvieron que luchar con sus propias autoridades, por la oportunidad de utilizar las nuevas armas, con al menos el mismo empuje, con que deseaban combatir al enemigo verdadero. Y hasta después de Cambrai, donde los carros guiaron a la infantería, abriendo una brecha de ocho kilómetros en las líneas alemanas la lucha por su aceptación continuó todavía, porque la victoria no fue completa y un fuerte grupo de dirigentes militares continuaron dudando de la capacidad de los carros para romper las líneas enemigas y además aprovechando las circunstancias infligir una derrota total —el papel, hasta entonces celosamente reservado a la tradicional fuerza de persecución, la caballería—. Tan sólo después que una diestra ofensiva táctica alemana (falta de carros en cantidad) dominó la guerra desde marzo a julio de 1918 siendo derrotada porque la carne y la sangre —hombres y caballos— fracasaron en la hazaña de la ruptura, pudieron los aliados volver a la ofensiva. Los carros habían jugado un limitado, aunque a veces decisivo papel en la detención del avance alemán. En Amiens, el 8 de agosto de 1918, 400 carros británicos arrollaron las defensas alemanas anunciando una lluvia de golpes efectuados por sucesivos ataques británicos, franceses y norteamericanos, casi todos encabezados por carros. En tres meses, estos golpes llevaron la guerra a un súbito final.

Sin embargo, la ruptura de las líneas alemanas no fue nunca completa. La persecución de sus ejércitos en retirada fue condicionada inevitablemente por la escasa velocidad de los carros de la época por sus inherentes fallos y su carta autonomía. Los éxitos fueron oscurecidos por retrocesos, pero siempre que los carros abrieron el camino, la caballería fracasó, al enfrentarse con las ametralladoras, en sacar partido a la ruptura y al mismo tiempo, las bajas de los carros llegaron a ser extremadamente graves ante el bien dirigido fuego de la artillería alemana. Fue significativo, no obstante, que las bajas de los carros estuvieran en proporción inversa al número empleado: los carros en masa, sufrieron muchas menos pérdidas que los carros en pequeño número —en gran parte porque los carros podían solamente ser destruidos por impacto directo y los artilleros enemigos daban en el blanco, a menos que estuvieran distraidos por una proliferación de objetivos. Los aliados comprendieron ésto pero, por escasez de máquinas, no fueron capaces de obtener ventaja y la guerra acabó antes que hubiera bastantes carros para llevar a la práctica el aforismo del líder francés de carros, general Jean Estienne, de «acción ofensiva en masa y por sorpresa.»

Los carros franceses, tenían diferentes características de diseño que los británicos, pues la mayoría eran pequeños biplazas Renault FT de 1917, mientras que las máquinas británicas eran, bien el gran ocho plazas, versión romboidal o el más pequeño, tres plazas Medium «A» (o Whippet). Pero en la doctrina táctica existía poca variación y la técnica de la estrecha cooperación entre carros e infantería fue copiada fielmente por los norteamericanos quienes, por falta de un carro de su propio diseño y fabricación, hubieron de hacerlo con tipos franceses y británicos, los carros acompañaban simplemente a la infantería detrás de una barrera de artillería dirigida contra las posiciones enemigas conocidas. Al alcanzar estas posiciones procedían a arrasarlas y destruir al enemigo. Si después de ésto, los carros medios rápidos, acompañados por la caballería, podían mantener el ímpetu del ataque, tanto mejor, pero ésto sucedía raras veces, por lo cual las penetraciones en las líneas enemigas pocas veces excedían los ocho kilómetros antes de pararse por avería de los carros o agotamiento del combustible. Para remediar este fallo, los diseñadores británicos probaron fabricar carros de tamaño medio con mayor velocidad y autonomía, seguridad mejorada y superior valía en combate. Desde el frente les metían prisas los mandos del Cuerpo de Carros británico, mandado por el general de brigada Hugh Elles, pero fue el jefe del estado mayor de Elles, el coronel J.F.C. Fuller, quien trazó el plan maestro, que, si la guerra hubiese proseguido en 1919, habría regulado el empleo de los carros. Mirando al próximo futuro, Fuller escribió el «Plan 1919» —en el que, de forma resumida, describía el plan, pero que de hecho, fue la base para toda la táctica futura de los carros de combate.

Fuller argumentaba que situando un hombre «... en un automóvil a prueba de balas, éste podría concentrar la totalidad de su energía muscular en el ma-



General S. D. Rockenbach, comandante del Cuerpo Acorazado norteamericano.



Coronel J. B. Estienne —padre de los carros de combate franceses.

nejo de sus armas». Llegó a señalar que «... la capacidad potencial de combate de un cuerpo de hombres depende de su organización» y que uno de los caminos para destruir una organización era «... el hacer inoperante su poder de mando —guerra al cerebro». El argumentaba, que los vehículos acorazados todo terreno, podían moverse libremente «... sobre campo abierto, independiente de los caminos y sin el factor limitativo de la resistencia animal» El señaló como, desde 1914, muy pocos ataques habían penetrado hasta las posiciones artilleras enemigas, y ninguno había llegado hasta los cuarteles generales enemigos donde estaban los centros de comunicación y control. Llegó a decir que columnas de carros medios, moviéndose rápidamente encontrarían una brecha en las defensas enemigas, por la que se introducirían de día o de noche, penetrando profundamente en las líneas enemigas abalanzándose directamente contra los cuarteles generales y centros de abastecimiento. Delante iría la aviación a bombardear y perturbar la serenidad y los planes del enemigo. Entonces, cuando la confusión reinase entre el enemigo, se lanzaría un ataque convencional, con carros pesados apoyado por artillería e infantería, a lo largo de ciento cuarenta y cinco kilómetros de frente, lo que Fuller llanaba «ataque escalonado», en el que los carros se concentrarían abrumadoramente contra puntos seleccionados y entonces se desplegarían detrás del frente, —una vez que se hubiese roto este— cogiendo a los enemigos supervivientes por el flanco y la retaguardia y persiguiéndoles hasta su destrucción con carros blindados, artillería mecanizada e infantería en camiones. Si todo salía bien, el enemigo sería llevado al descalabro con su fuerza principal dispersa, sus dirigentes desprovistos de medios para dar órdenes, sus reservas paralizadas por falta de información y dirección y sus abastecimientos en peligro.

Pero la guerra acabó antes que se pudiese fabricar un carro medio satisfactorio y antes que el Plan 1919 pudiese experimentarse. Se esperaría a otra guerra, guardando como una reliquia el libro de Fuller *Memoirs of an unconventional soldier* «Memorias de un soldado no convencional» —una anticipación del futuro para ser utilizado por cualquiera que desease hacer uso de él.

Después de cinco años de duras matanzas y disipación de riquezas, las naciones no podían contar con gastar mucho dinero en nuevo equipo militar, cuando había quedado tanto de la guerra. Para los servicios armados, fuesen los de Alemania resentidos y humillados bajo las restricciones impuestas por el Tratado de Versalles, o los de Inglaterra, Francia y Norteamérica, con los fragantes frutos de la paz, las prioridades caían pesadamente del lado de las reducciones financieras motivadas por la necesidad (en el caso británico y francés) de guardar las turbulentas fronteras de sus imperios y en el norteamericano de volver a su semiaislamiento después de su breve y traumática salida fuera de la protección de la Doctria de Monroe. El Ejército británico, aferrado al Sistema Cardwell de enviar sus tropas mejor entrenadas a la India y otras avanzadas, manteniendo sólo los cuadros para entrenar a los reclutas en Inglaterra, no podían llevar a cabo mucho más que experimentos sobre las líneas del Plan 1919 de Fuller —y fue la política declarada del Ministerio de la Guerra, la de que los experimentos se realizarían cuando y como fuese posible.



Coronel J. F. C. Fuller el primer genio de los carros de combate.

Los franceses, moviéndose entre la necesidad de poseer fuerzas coloniales y la de mantener una gran fuerza de tropas metropolitanas con el propósito de asegurar el dominio sobre Alemania, tenían más dinero que ahorrar y muchos más carros que cualquier otro ejército. Para la mayoría de ellos, la necesidad de experimentar parecía mucho menos importante, ya que habían ganado la guerra usando una fórmula conveniente en la que la infantería había sido el factor predominante. Los carros de combate, como la artillería, habían sido los servidores (y después de 1920 parte integrante) de la infantería por la naturaleza de la guerra en la cual, citando al Estado Mayor General francés en sus «Instrucciones provisionales respecto a la utilización táctica de las grandes unidades de 1921»... la potencia de fuego había dado una extraordinaria fuerza de resistencia a fortificaciones improvisadas». De este modo, según los franceses, el ataque caería en descrédito y podría solamente tener lugar»... en favorables condiciones después de reunir poderosos medios materiales, artillería, carros de combate, municiones, etc...» cuando los carros... hicieran más fácil el camino a la infantería procediendo al aplastamiento de los obstáculos pasivos y de la resistencia activa ofrecida por el enemigo». Había más, en tono similar, un tono que ignoraba los alegatos de una minoría encabezada por Estienne que hablaba en favor de una fuerza mecanizada de 100.000 hombres en carros de combate, transportes y transportes de artillería.

Fue un infortunio para el Cuerpo Acorazado norteamericano, que en 1919, cuando su futuro se estaba fraguando, su jefe, el general de brigada S.D. Rockenbach, no estuviese preparado para discutir por algo más, que el mantenimiento del «status quo». Estaba convencido de la necesidad de un cuerpo de carros de combate con organización separada de la infantería, pero nunca pudo proyectar su imaginación más allá del concepto de los carros operando como un adjunto de la infantería y al paso de la misma. La amplitud de propósitos del Plan 1919, se le escapaba y fue sobrepasado por las presiones del general Pershing y otros. A falta de un influyente defensor, el cuerpo de carros fue absorbido por el arma de infantería en 1920 —una centralización que encajaba netamente con el punto de vista económico del Congreso, como expresó un congresista diciendo «Soy absolutamente incapaz de ver razón alguna durante una época de paz, para la creación de unos impuestos, que tendrían que ser establecidos para darles una organización separada». En respuesta, el Congreso votó un mezquino presupuesto para carros de combate, en 1921, que ascendía solamente a 79.000 dólares.

Bajo el embrutecedor dominio de la infantería, los carristas norteamericanos



Izquierda: **Coronel G. Patton con un carro de combate Renault.** Arriba: **St. Chamond franceses —sólo cañones de asalto— en movimiento.** Abajo: **Los rivales —jinetes australiano; carro de combate británico en 1918.**



hicieron todo lo posible para sobrevivir y por sus hazañas y propaganda, atraer la atención sobre su situación. La Escuelala de Carros de Combate de Fort Meade sostuvo una serie de cursos y demostraciones que trataron de equilibrar la teoría con la práctica, aunque la práctica actual estaba detenida por el equipo anticuado y la pobreza financiera. La Junta Técnica del Cuerpo Acorazado fue licenciada en 1920 y no resurgió hasta 1924 cuando reapareció bajo el título de Junta de Carros de Combate; hasta entonces estuvo casi parada la recomendación de nuevo equipo, técnicas y pruebas prácticas, pero después de eso, la Junta, trabajando con la aprobación del jefe de la infantería, fue autorizada para hacer modestos progresos con nuevos vehículos, armamentos, sistemas de comunicación y métodos. No podían mostrar mucha chatarra, pero al menos, sin ser «heréticos» estaban creando algo, sobre lo cual una generación posterior podría desarrollarse si fuese preciso.

Izquierda: **Renault e infantería bajo el fuego.** Abajo: **El amanecer de una nueva era —Mark V británicos en acción cerca de Amiens en 1918.**

La herejía estaba siendo predicada efectivamente por todas partes, y el diablo encarnado era Fuller quien alentado por la política experimental del Ministerio de la jguerra estaba escribiendo prolíficas series de actas internas departamentales y propaganda externa, en revistas militares, exponiendo el camino de la guerra futura que según el veía: dependería de la mecanización acorazada. Después de Fuller, vinieron otros a intensificar el bombardeo literario. En Norteamérica un artículo de moderado y ortodoxo contenido de un cierto capitán Dwight D. Eisenhower fue condenado oficialmente por sus superiores, después de lo cual renunció a publicarlo de nuevo durante muchos años; un artículo más virulento y sagaz del coronel George Patton (quien, al contrario de Eisenhower tenía experiencia en el servicio activo con carros en combate), sufrió un destino similar.

Aunque Fuller fue condenado públicamente en Inglaterra por su defensa, no se retractó en forma alguna. Por cierto que se sorprendió al recibir copiosas y paradojicas alabanzas del subjefe del Estado Mayor General francés y al ser honrado por el presidente de Francia con la concesión de la insignia y diploma de *Officier d'Academie* en reconocimiento a un ensayo ganador del premio, exponiendo la clara filosofía y forma de la guerra futura. No obstante, mientras algunos franceses, con otros sagaces pensadores militares en todo el mundo le vitorearon, conservadores soldados ingleses se aprestaron a destruir al herético en su medio, aunque afortunadamente Fuller había conseguido con la colaboración de otros, conservar el Cuerpo de Carros británicos y por esta razón —y probablemente única— se hizo un progreso material con las formaciones acorazadas en Inglaterra durante la década de los veinte y principio de los años treinta, mientras el resto del mundo permaneció inactivo.

Una década para experimentos

La batalla de los ensayos, iniciada al comienzo de la década de los años veinte cuando Fuller y sus simpatizantes abrieron el debate sobre la guerra futura, estableció solamente una base teórica, para los experimentos prácticos de campaña. Los experimentos prácticos debían ser llevados a cabo idóneamente sólo con equipo adecuado, el cual en modo alguno, se parecía al existente. En 1920, cuando Fuller escribió su ensayo y Estienne estaba pidiendo un ejército mecanizado, no existían todavía carros de combate que se pareciesen de alguna forma a la máquina con una velocidad de unos 30 kilómetros hora, una autonomía de 250 a 300 kilómetros y capacidad para cruzar una zanja de cuatro metros, y circular por los caminos y puentes ordinarios sin destrozarlos, tal como Fuller consideraba en el Plan 1919. En esta fecha el ministro británico de la Guerra, el señor acreditar el haber hecho tanto por la creación de los carros de combate, como el que más), había hecho lo mejor con el arbitrario tope del presupuesto militar, sentando el principio de que cada penique habría de ser cuidadosamente gastado y que el camino hacia el futuro sería en dirección a los experimentos con nuevas tácticas para resolver los problemas no resueltos al acabar la guerra. Parecía no haber prisa, singularmente porque la política del gobierno proclamaba que «el Imperio británico no se verá envuelto en ninguna gran guerra durante los diez años próximos, y no se requerirá ninguna fuerza expedicionaria». En estas condiciones el Ejército británico podía hacerlo solamente con sus carros viejos y pesados de la guerra con su velocidad máxima de 8 kilómetros hora. La posibilidad de conseguir rápidos y modernos carros de combate, así como transportes especiales todo terreno para la infantería y la artillería, para capacitarlos a mantenerse juntos con los carros, era muy improbable —y esta permanente situación de estrechez financiera fue la razón fundamental de los lentos progresos de la mecanización en los años siguientes.

Las autoridades comprendían también que si se demostraba la posibilidad de un ejército mecanizado, casi todos los materiales del equipo existente en ejércitos básicamente montados sobre el caballo, quedarían anticuados de la noche a la mañana. La oposición a la mecanización ofrecida por los conservadores a ultranza de la caballería, artillería e infantería, en casi todos los ejércitos del mundo, es bien comprensible. No era que los oficiales (y eran los que más vociferaban sus protestas) deseasen ir a la guerra a lomos de caballos —la real reticencia de muchos, a participar en cargas ante el fuego de las ametralladoras durante la Primera Guerra Mundial había sido bastante clara— era simplemente que la provisión de oficiales montados les daba el beneficio del deporte gratuito a expensas de los contribuyentes. Alegaron que el despojar al ejército de sus caballos socavaría la atracción de futuros reclutas para el ejército; pero si se preguntase a muchos de estos hombres lo que pensaban, replicarían que el privilegio de montar los caballos no valía el placer de vivir con las bestias y que querrían, más bien, aprender el oficio moderno del motor y adaptarse para un posterior empleo en un mundo que estaba empezando a montar en automóvil.

No obstante, la vieja guardia de cada nación pretendía que la radical reorganización que la mecanización exigiría podía alterar la confianza del ejército, poco tiempo después de haberse recuperado del desbarajuste de la mayor guerra de la historia. La mayoría de los soldados se daban cuenta de que la mecanización había de venir, pero los que estaban en la cumbre tenían que recortar las peticiones de los progresistas, para acoplarlas con las de los reaccionarios y con el ritmo de los políticos (que estaban controlados por votantes pacifistas) y financieros que permitieron se realizase el rearme. Finalmente, gracias a que el Consejo del Ejército británico, confiaba en el Cuerpo de Carros, se aprobó en 1924 la compra de unos 160 nuevos carros rápidos, cuando otros ejércitos estaban muy satisfechos de seguir utilizando máquinas de la época de la guerra. Y aunque el carro comprado por los británicos, el Vickers Medium Mark I, apenas servía para el combate, ya que su coraza de 6,5 milímetros escasamente podía detener balas, en otros importantes aspectos venía a satisfacer las especificaciones de Fuller, porque tenía una velocidad de 30 kilómetros hora, una autonomía de unos 250 kilómetros y llevaba ametralladoras y un cañón anticarro en una torreta totalmente giratoria. Era tan adecuado como banco de pruebas táctico, que cuando se le unió, a mitad de la década de los años veinte una poca infantería mecanizada y transportes de artillería, llegó a ser la pieza central del núcleo de una fuerza todo terreno totalmente mecanizada.

A pesar de la firma del Tratado de Locarno en 1925 y de la atmósfera de paz y buena voluntad que engendró, y después de muchas negociaciones falsas, se creó una pequeña fuerza acorazada en el verano de 1927 conocida como Fuerza Experimental Mecanizada, o Formación. Se componía de:

El 3.er Batallón del Real Cuerpo de Carros —la unidad de reconocimiento, equipada con veinte vehículos blindados y ocho transportes acorazados;

El 5.º Batallón del Real Cuerpo de Carros —el principal elemento de combate, equipado con cuarenta y nueve carros de combate medios de los cuales, cuatro llevaban radio, para comunicación con el cuartel general de la Fuerza;

El 2.º Batallón de Infantería Ligera de Somerset —para protección de los carros, equipados con ametralladoras Vickers y transportados en vehículos semi-orugas o camiones de seis ruedas;

La 9.ª Brigada de Campaña de la Artillería Real —para proporcionar apoyo artillero, equipada con cañones de 18 libras remolcados por Dragones sobre orugas, transportados en semiorugas o en chasis autopropulsados, y

La 9.ª Batería Ligera —equipada con Obuses de 3,7 pulgadas sobre semiorugas;

La 17.ª Compañía de Campaña de los Ingenieros Reales —para ayudar a cruzar obstáculos y limpiar los caminos, transportando su equipo sobre camiones de seis ruedas;

Varios escuadrones de la Real Fuerza Aérea para proporcionar apoyo inmediato, protección y bombardeo lejano del enemigo.

La Fuerza contenía todos los elementos importantes de las formaciones acorazadas del futuro con la excepción de vehículos especiales para el cruce de zanjas y limpieza de campos de minas.

Con un contingente poco mayor que el de una brigada, era con todo auto su-

ficiente, aun cuando su resistencia en operaciones hubiese sido de corta duración —no obstante esta fuerza se había reunido para ensayos y no para combate—. Sus deficiencias en otros aspectos no eran menos aparentes, ya que si bien todos los vehículos tenían capacidad todo terreno, los elementos oruga estaban expuestos a dejar atrás a los elementos sobre ruedas, mientras que los elementos sobre ruedas eran más rápidos y se acoplaban malamente a los oruga cuando viajaban en columna de marcha sobre las carreteras. Las órdenes habían de darse haciendo un alto, y nuevos planes que permitiesen sacar ventaja de las fluctuaciones de las condiciones del momento, solamente podían transmitirse, después de un prolongado retraso, por medio de mensajeros. El comandante, un oficial de infantería, sin experiencia previa con fuerzas mecanizadas (y no Fuller que había rechazado el puesto por estar disconforme con la forma en que debía actuar), reaccionó cautelosa y lentamente, dado que pensaba en operaciones de movimiento al lento paso de la infantería y en dar pesados golpes en un ancho frente, cuando, de hecho, la fuerza era capaz de desplazarse cincuenta kilómetros en un día y demostrar su mortífera potencia, merced a su habilidad para perforar las líneas enemigas como un estilete. Todo ésto hizo una profunda impresión y únicamente cuando en las fases finales del ejercicio, después que los variados y mal mezclados componentes se hubieron acoplado a sus respectivos papeles, la Fuerza fue enfrentada con un ejército convencional de infantería y caballería.

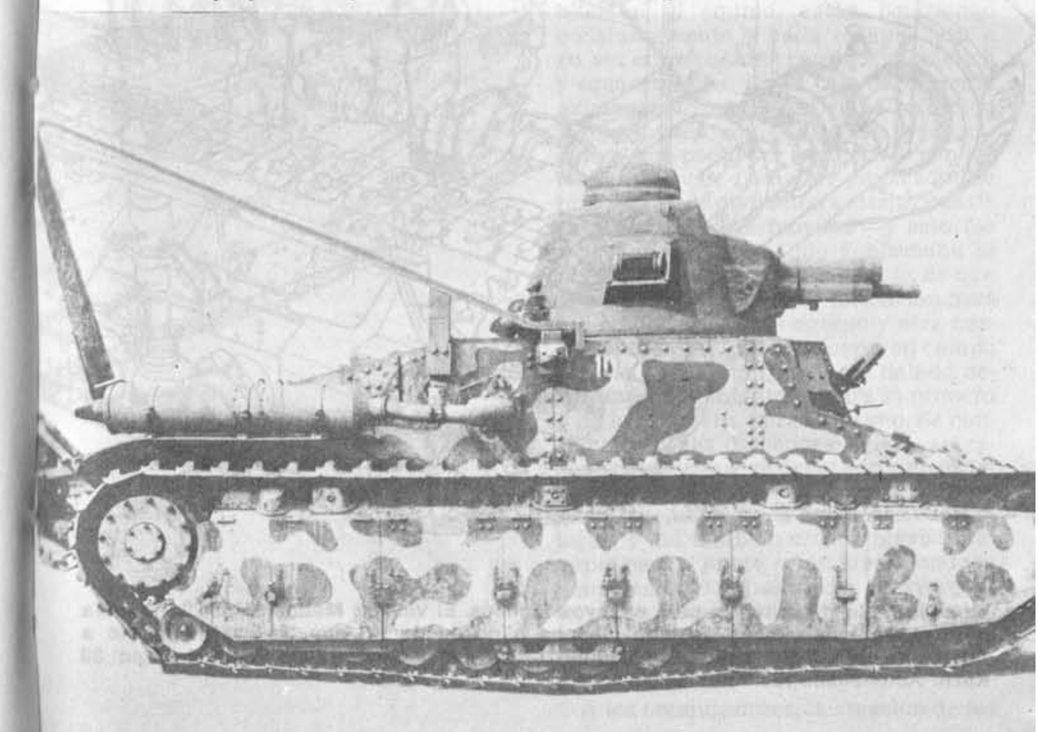
Al ejército convencional se le requirió para que avanzase 50 kilómetros y ocupase terrenos dominantes. A la Fuerza Mecanizada, situada a 130 kilómetros se le ordenó frustrar y dislocar al ejército convencional. Y lo hizo, porque este nunca pudo sentirse a salvo mientras los veloces vehículos blindados corrían alrededor de sus flancos para atacarlos por retaguardia, cuando los escuchas montados con su lenta andadura habían fracasado totalmente en dar la alarma de su hostil aproximación. Privados de la información de su fuente tradicional —las lentas patrullas de caballería— el ejército principal de infantería no se aventuraba a moverse, excepto en cortos saltos de un lugar denominado a prueba de carros a otro —en una palabra de pueblo en pueblo y de matorral en matorral—. Aun entonces, fueron frecuentemente cogidos por sorpresa en campo abierto y puestos en desbandada hasta que, gradualmente, el ejército convencional empezó a desintegrarse frente a un enemigo muy superior, aunque numéricamente inferior. Pequeños paros locales en el frente causaban el desconcierto de las principales columnas en marcha a retaguardia y estas a su vez presentaban atestadas columnas a la detección y «bombardeo» desde el aire. Entonces, cuando la confusión había alcanzado un punto máximo y oscurecía, la «chusma» fue atacada por los carros y no pudo dar una respuesta coherente. Eventualmente el ejército convencional vio que solamente podía moverse de noche, pero su progreso fue tan lento y su ruta tan fácilmente cortada por las fuerzas móviles, que un sistema de emboscadas y posiciones de bloqueo establecidas por la Fuerza Mecanizada a través de su ruta prevista, impidió toda maniobra posterior. Al final del ejercicio la caballería e infantería estaban en derrota, y todavía a medio de su objetivo, y el ejército acabó con una resonante victoria de la Fuerza Mecanizada.

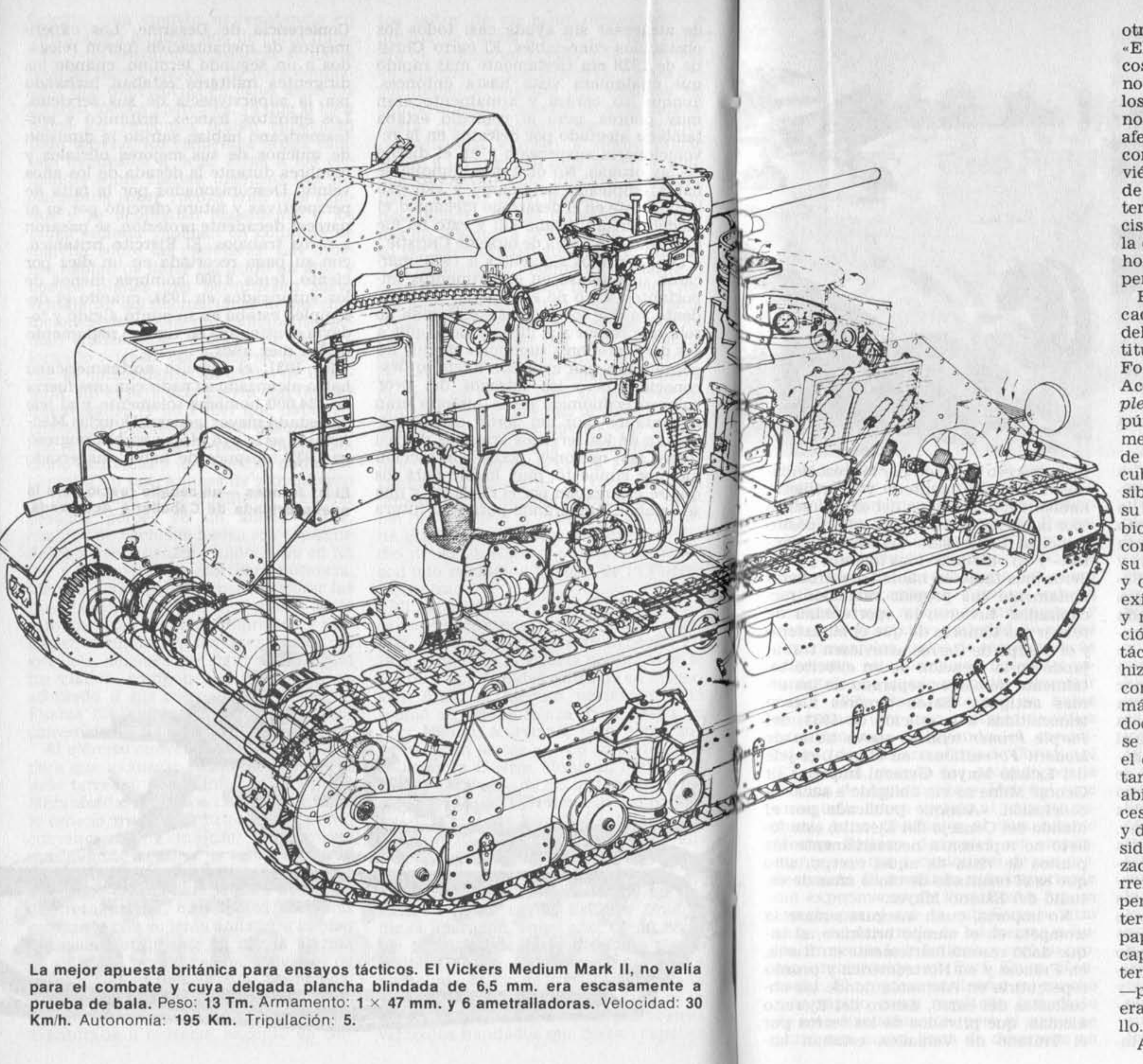
El experimento fue de mucho más alcance en términos de propaganda mundial, que en cualquier otro aspecto. En 1928, cuando a la Fuerza británica se le dio otra oportunidad antes de su dispersión final, el Ejército norteamericano reunió su propia fuerza mecanizada en Fort Meade, Maryland, pero como sus carros eran lentos y poco confiables, de la Primera Guerra Mundial, carros pesados (derivados de los británicos) y carros ligeros (del tipo Renault) no podían intentar grandes maniobras, tales como las que los británicos estaban realizando con sus rápidos carros medios. Esta fuerza fue dispersada después de un período predeterminado. De un significado igual, en los Estados Unidos, fue la aparición, aquel año, de un notable prototipo de carro diseñado por J. Walter Christie, un ingeniero que había hecho un estudio de la guerra acorazada y estaba convencido que el futuro de la guerra estaría condicionado, por veloces vehículos blindados que fueran capaces de atravesar sin ayuda casi todos los obstáculos concevibles. El carro Christie de 1928 era ciertamente más rápido que cualquiera visto hasta entonces, aunque su coraza y armamento eran muy pobres, pero el vehículo estaba también afectado por defectos en la revolucionaria suspensión y en el diseño de las orugas. No obstante, aunque se había empleado un tiempo y esfuerzo insuficiente en el desarrollo mecánico, el modelo futuro estaba allí y esto no fue lo último que había de oírse de Christie.

Los tres años siguientes a 1928, marcaron una pausa en experimentos importantes. Esto no era apenas sorprendente ya que los progresistas tenían no solo que reunir sus ideas y persuadir a sus conservadores superiores de que les permitieran una aventura hacia lo desconocido, pero los estragos del peor colapso económico de la historia eran aguantados por un feroz atrincheramiento de los servicios armados de casi todas las naciones. Esta contracción fue, por supuesto, muy loable para los que se esforzaban por el desarme y que se estaban preparando para una futura Conferencia de Desarme. Los experimentos de mecanización fueron relegados a un segundo término, cuando los dirigentes militares estaban luchando por la supervivencia de sus servicios. Los ejércitos, francés, británico y norteamericano habían sufrido la dimisión de muchos de sus mejores oficiales y hombres durante la década de los años veinte. Descorazonados por la falta de perspectivas y futuro ofrecido por su al parecer decadente profesión, se pasaron a otros trabajos. El Ejército británico, con su paga recortada en un diez por ciento, tenía 8.000 hombres menos de los autorizados en 1931, cuando el desempleo estaba en su punto álgido y todavía continuaba en vigor el reglamento de los diez años.

En 1931, el Ejército norteamericano había alcanzado su nadir con una fuerza de 134.000 hombres sólamente y al jefe del estado mayor, general Douglas MacArthur, se le oyó alegar en el Congreso en 1932 (después de haber dispersado

El D1 francés —un caballo reacio para la nueva Brigada de Caballería Acorazada.





La mejor apuesta británica para ensayos tácticos. El Vickers Medium Mark II, no valía para el combate y cuya delgada plancha blindada de 6,5 mm. era escasamente a prueba de bala. Peso: **13 Tm.** Armamento: **1 × 47 mm. y 6 ametralladoras.** Velocidad: **30 Km/h.** Autonomía: **195 Km.** Tripulación: **5.**

otra Fuerza Acorazada Experimental). «Ellos sufren tremendamente por una cosa, sólamente una —que el Congreso no les dé bastante dinero para equiparlos apropiadamente con carros modernos». No obstante MacArthur estaba afectado por las mismas dudas de sus contemporáneos respecto a los carros, viéndoles más bien como un substituto de los caballos o un adjunto de la infantería, pero no como un elemento de decisión por propio derecho. Enfrentado a la elección de gastar dinero limitado en hombres o en carros, no fue nada inesperado que optase por los primeros.

En 1929, los británicos habían publicado sus descubrimientos resultantes del experimento de 1927-28 —un folleto titulado Mechanized and Armoured Formations (Formaciones Mecanizadas y Acorazadas) mejor conocido como *Purple Primer,* ya que entre sus cubiertas púrpura, exponía las lecciones fundamentales asociadas con la nueva forma de guerra. En un claro y moderno estilo, cubría una amplia gama de futuras posibilidades, teniendo presente el folleto su propio precepto de que «... los cambios en el equipo, están ocurriendo constantemente y cada mejora lleva a su vez consecuentes cambios en táctica y organización». Cada tipo de vehículo existente, acorazado o no, fue analizado y relacionado con el tipo de organización a que podía ser acoplado y con las tácticas en que podía ser empleado. Se hizo una clara distinción entre tropas de combate y tropas móviles —y esto fue más importante ya que confirmaba la doctrina (inherente al Plan 1919), de que se necesitaba un tipo de formación para el combate cuerpo a cuerpo y otra bastante diferente, para la guerra en campo abierto, lo mismo que había habido necesidad de la infantería para lo primero y de la caballería para lo último. Se consideraba a las divisiones ligeras acorazadas, de las que se decía «en ciertos terrenos... serían capaces de actuar independientemente de la caballería e infantería» y allí también estaba previsto un papel para el jinete «... en áreas donde la capacidad del caballo para moverse en terreno difícil puede ser explotada» —pero esto, como Fuller habría dicho era favorecer a los adoradores del caballo.

A los organizadores, la creación de las





Arriba: **El general Douglas MacArthur tenía sus reservas sobre el valor de los carros de combate.** Derecha: **El carro de combate de la caballería norteamericana —el Christie T3 de 1931.**

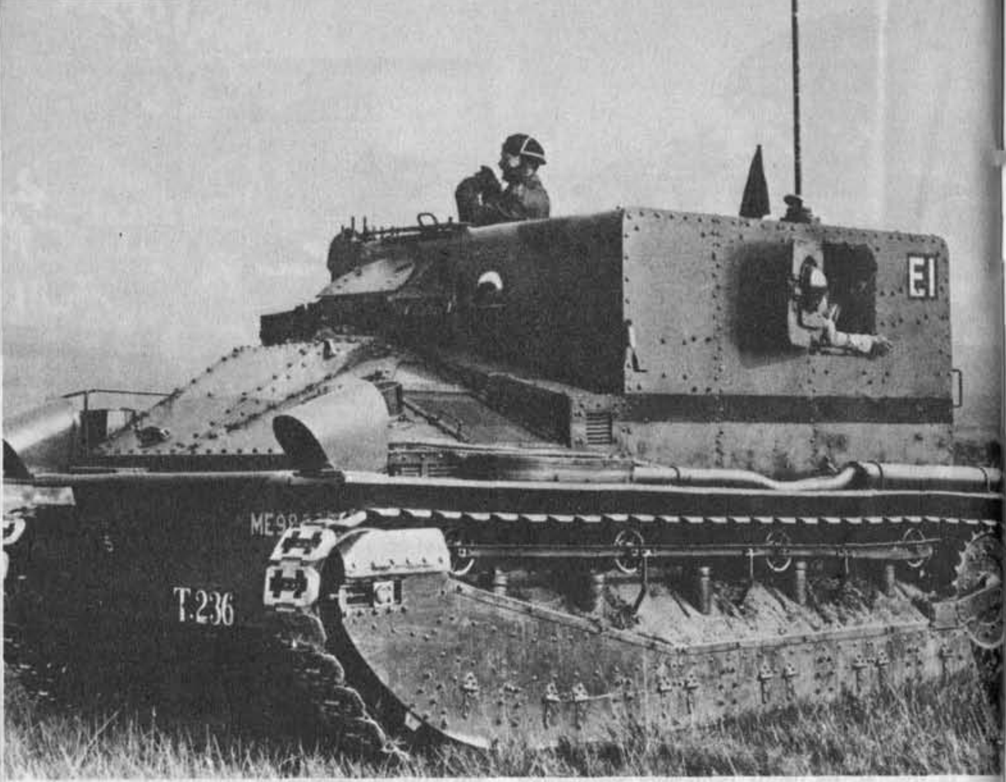
tablas impresas en el dorso del libro, les daban los datos y precedentes esenciales para cuando hubieran de formar la próxima fuerza experimental —y esto tuvo lugar en 1931 cuando una brigada acorazada completa de carros medios y ligeros fue reunida en la llanura de Salisbury. La posible existencia de fuerzas mecanizadas era ahora aceptada: cada futuro movimiento sería hacia la sofisticación de forma que en la asamblea de 1931 había un propósito señalado sobre todos los demás —el uso de la radio por todos los carros, hasta que una fuerza completa pudiese ser controlada por un hombre viajando en el centro de todo el conjunto. Hasta 1931, tan sólo los fanáticos entusiastas habían creído que se pudiese montar con éxito un pequeño aparato de radio en un carro. Después de las maniobras de aquel verano, cuando el general de brigada Charles Broad, demostró como aún los ineficientes aparatos de corto alcance de entonces, le permitían pasar órdenes tácticas en movimiento, ya no hubo lugar a más dudas. Citando a Liddell Hart «Presentó un espectáculo que nadie había visto antes —una masa de 180 carros, marchando y contramarchando, girando y desplegando, como un sólo cuerpo controlado por una voz única.»

Después de este éxito viro el inevitable retroceso causado por los reaccionarios. Ya que la infantería y la artillería habían sido excluidos del experimento (por la buena razón de que su propósito principal había sido desarrollar «control» y no «tácticas») los infantes y artilleros (que también habían desarrollado lentamente sus propios vehículos mecanizados) tuvieron la oportunidad de revivir sus temores de que el Ministerio y el Cuerpo de Carros estuviesen trabajando en la creación de un ejército totalmente de carros separado de las armas antiguas. Estos temores fueron transmitidos a la edición de 1931, del *Purple Primer* (con el nuevo título de *Modern Formations*) en el cual, el jefe del Estado Mayor General Imperial sir George Milne se vio obligado a sacar la conclusión. «Aunque publicado por el mando del Consejo del Ejército, este folleto no representa necesariamente los puntos de vista de aquel cuerpo, sino que es el resultado de cinco años de estudio del Estado Mayor.»

No importa, cuan insegura sonase la trompeta en el campo británico, el toque dado resonó fuertemente en Rusia, en Francia y en Norteamérica y pronto repercutiría en Alemania donde los entusiastas del carro, dentro del Ejército alemán, que privados de los carros por el Tratado de Versalles, estaban haciendo planes para el día en que estuviesen libres de tales restricciones.

En Norteamérica, se había organizado en 1930 una segunda y mezclada Fuerza Mecanizada en Fort Eustis, Virginia, en la que se incluían vehículos blindados manejados por la caballería así como artillería mecanizada. Aunque todavía equipada con máquinas anticuadas y una desconcertante variedad de carros experimentales, todos de características diferentes, esta formación poseía un valor intrínseco que le permitió sobrevivir hasta 1932. Para entonces se había acumulado una gran cantidad de útiles experiencias, incluyendo el conocimiento de la última oferta de Christie, el T3, el cual, cuando fue probado por la Oficina de Armamento y Material (que en aquella época incluía al teniente coronel Adna Chaffee y al comandante George Patton), demostró ser ampliamente superior a cualquiera de sus predecesores. El resultado más importante del experimento de Fort Eustis fue un arreglo por el que la caballería se hizo cargo del desarrollo de las fuerzas móviles, en vez de la infantería y creó su propia organización en Fort Knox, Kentucky. El progreso no llegó a ser mucho más rápido como resultado inmediato de esta diversificación, pero al menos se abrió una nueva línea de desarrollo en una época en que la fuerza acorazada norteamericana estaba en estado de atrofia. Además, se introdujo un elemento de competición ya que desde entonces, la infantería tendría que rivalizar con la caballería (no siempre en su mutuo beneficio) para tener nuevos carros, adecuados a sus particulares propósitos.

Una reasignación de funciones algo similar tuvo lugar en Francia por la misma época. La caballería francesa había adaptado coches blindados, uniéndolos a sus caballos ya en 1914 (la caballería británica no se hizo cargo de los coches blindados hasta 1927) y para 1930, un considerable volumen de motorización estaba alterando la forma de las divisiones convencionales de caballería, además de los elementos de reconocimiento de las divisiones de infantería. Los progresos franceses eran principalmente empíricos y excesivamente lentos, porque tanto la infantería como la caballería eran reacias a cooperar en la formación de una fuerza mecanizada unificada y por añadidura, eran extremadamente excepticas de las «extravagancias» británicas. Sin embargo, tenían los medios para copiar a los británicos si lo hubiesen deseado ya que, aunque su carro básico seguía siendo el Renault FT., suplementado por unos



pocos carros pesados experimentales, la velocidad campo a través del Renault, se había duplicado con la sustitución del sistema rígido de suspensión original, por otro más robusto de suspensión de muelles. Para la fuerza acorazada francesa el año 1933 fue crítico, ya que estaba haciéndose cargo de sus primeros carros D1 (una considerable mejora sobre los Renault modificados) e incluyéndolos en la llamada Brigada de Caballería Acorazada —una formación que debía su existencia, al permiso del general Weygand (vicepresidente del Consejo del Ejército que, como Milne y MacArthur, no creía en ello de corazón) y que en 1934, llegó a ser conocida como *«División Légère Mecanique»* (D.L.M.) Para su época, era una notable formación ya que comprendía una fuerza de todas las armas admirablemente equilibrada —mucho mejor equilibrada en muchos sentidos que las embrionarias divisiones Panzer alemanas y, realmente, que muchas formaciones acorazadas francesas y británicas posteriores. En su eventual composición, incluían:

1. Un regimiento de reconocimiento de cuarenta coches blindados y dos compañías de motocicletas.
2. Dos regimientos de cuarenta carros medios y cuarenta carros ligeros cada uno.
3. Tres batallones de fusileros motorizados, con veinte carros ligeros cada uno.
4. Un regimiento de artillería mecanizada.
5. Ingenieros, compañías de transporte y un escuadrón de aviones de reconocimiento.

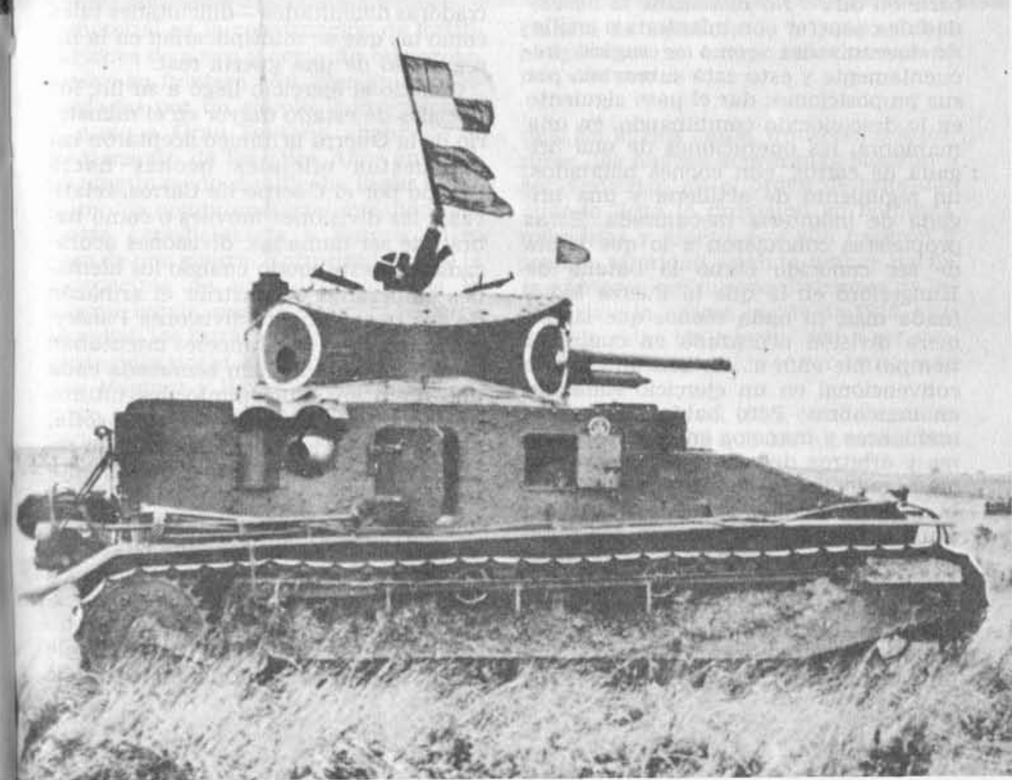
Como cualquier otra fuerza acorazada creada en aquella época, la D.L.M. padecía duras pruebas y tribulaciones. Impedida por anticuadas tácticas de caballería, podía recurrir a las experiencias ya propagadas por los británicos, por supuesto, pero ninguna práctica ni estudio podía compensar las flaquezas del carro D1, del que un informe decía «treinta y uno utilizables, diecisiete muy estropeados y sesenta y dos fuera de uso».

En el año 1933 las nubes de la guerra comenzaron a vislumbrarse de nuevo, una vez que Hitler llegó al poder y como parte de su programa de rearme del Ejército alemán, inició la creación de las divisiones Panzer. Esta historia se relata en «División Panzer» (Libro de Armas número 16 de esta Colección) y no será repetida aquí excepto para decir que la siempre oscura sombra dada por la fuerza de carros alemanes desde 1934 en adelante, sembró crecientes dudas y tensiones sobre la política militar de Francia y Gran Bretaña. El tiempo disponible para experimentos se estaba acabando. La próxima generación de carros que saliese de las fábricas tendría que tomar su puesto en organizaciones que para bien o para mal, irían a la guerra usando las tácticas experimentales desarrolladas a mediados de la década de los años treinta.

De nuevo, la primacía en los asuntos tácticos y organizativos correspondió a la Gran Bretaña donde la 1.ª Brigada de Carros (totalmente organizada por fin y no un conglomerado de unidades reunidas para la ocasión) realizó una serie de maniobras en 1934, que exploraron los problemas de control y maniobra con mucha mayor profundidad que en los ejercicios de 1931. El puesto de Broad, fue tomado por el general de brigada Percy Hobart un entusiasta del arma acorazada, que había formado parte de la Fuerza Experimental durante su última maniobra triunfante contra una fuerza convencional en 1927 y había mandado un batallón de carros durante las maniobras de 1931. En 1933, Hobart había escrito, describiendo el escenario de las futuras batallas de las fuerzas acorazadas:

«El secreto será absoluto... Jugaremos con los temores enemigos tanto por aire como con fuerzas móviles. Amenazas (y aun rumores) de fuerzas acorazadas en su retaguardia, o cerca de sus centros de movilización en diferentes lugares; probablemente pequeñas pérdidas materiales (camiones aquí y allí, destacamentos

Izquierda: **Broad controlando su brigada por radio.** Abajo: **Aunque se contaba con las señales de banderas.**



de tropas etc) serán necesarios o convenientes. Debemos evitar la pérdida de carros.»

«Cuando nosotros hayamos jugado con sus nervios suficientemente, y cuando la preparación para nuestro golpe principal esté listo, entonces atacaremos en combinación con todas nuestras fuerzas. Introducir, en este caso, nuestros carros en un punto vital y proseguir hasta el fin, es decir, debemos aceptar las pérdidas.»

«Pero aquí, como en todo momento, el verdadero papel de los carros es ATACAR LOS PUNTOS DEBILES. Usar la Línea de Menor Resistencia: Velocidad, Sorpresa.»

En su directriz a la 1.ª Brigada de Carros, Hobart procuraba examinar y definir cada aspecto desconocido del control, abastecimiento, reparación y recuperación así como la cooperación con otras armas y con la fuerza aérea. El consideraba que la brigada debía de ser «empleada en misión estratégica o semi-independiente contra algún objetivo importante en la retaguardia enemiga... inducir al enemigo para desplegarse en una dirección y entonces atacarle en otra». No rechazaba la necesidad de cooperar con infantería o artillería mecanizadas, como se sugirió frecuentemente y esto está subrayado por sus proposiciones, dar el paso siguiente en lo desconocido combinando, en una maniobra, las operaciones de una brigada de carros, con coches blindados, un regimiento de artillería y una brigada de infantería mecanizada. Estas propuestas condujeron a lo que había de ser conocido como la batalla de Hungerford en la que la Fuerza Móvil (nada más, ni nada menos que la primera división acorazada en cualquier tiempo) fue enfrentada con un ejército convencional en un ejercicio simulado en maniobras. Pero había casi tantas maniobras y manejos entre los directores y árbitros del ejercicio como entre los jugadores, ya que los primeros habían decidido que los entusiastas del arma acorazada necesitaban ser refrenados, en forma que de alguna forma se ayudase a restaurar la moral de las armás antiguas que estaban desmoralizadas frente a la evidencia de su propia impotencia ante el reto del carro —y la propaganda del Cuerpo de Carros—. Se dieron unas órdenes a la Fuerza Móvil que reducían sus posibles alternativas de aproximación, forzándola a tomar medidas irreales, para las que no estaban preparados. Aun así el repentino avance de la Fuerza Móvil también demostró rápidamente que los árbitros (capitaneados por el general de división Wavell) no estaban mucho mejor que la mayor parte del Ejército británico en el cálculo de la velocidad con que podían operar los carros; cojidos de improviso, los árbitros hubieron de recurrir a quiméricos subterfugios para mantener el ejércicio en su curso predeterminado. A pesar de todo, la Fuerza Móvil se las arregló para mantener su cohesión, y cuando fue separada de su retaguardia, se libró por si misma en una osada retirada nocturna que, una vez más, chasqueó a los controladores del ejercicio.

Superficialmente (y con el disgusto de los protagonistas del arma acorazada que estaban furiosos por haber sido defraudados) la Fuerza Móvil parecía haber fracasado.

De hecho había probado la importancia de su flexibilidad por sus prontas y decisivas reacciones en medio de aterradoras dificultades —dificultades tales como las que se multiplicarían en la inseguridad de una guerra real.

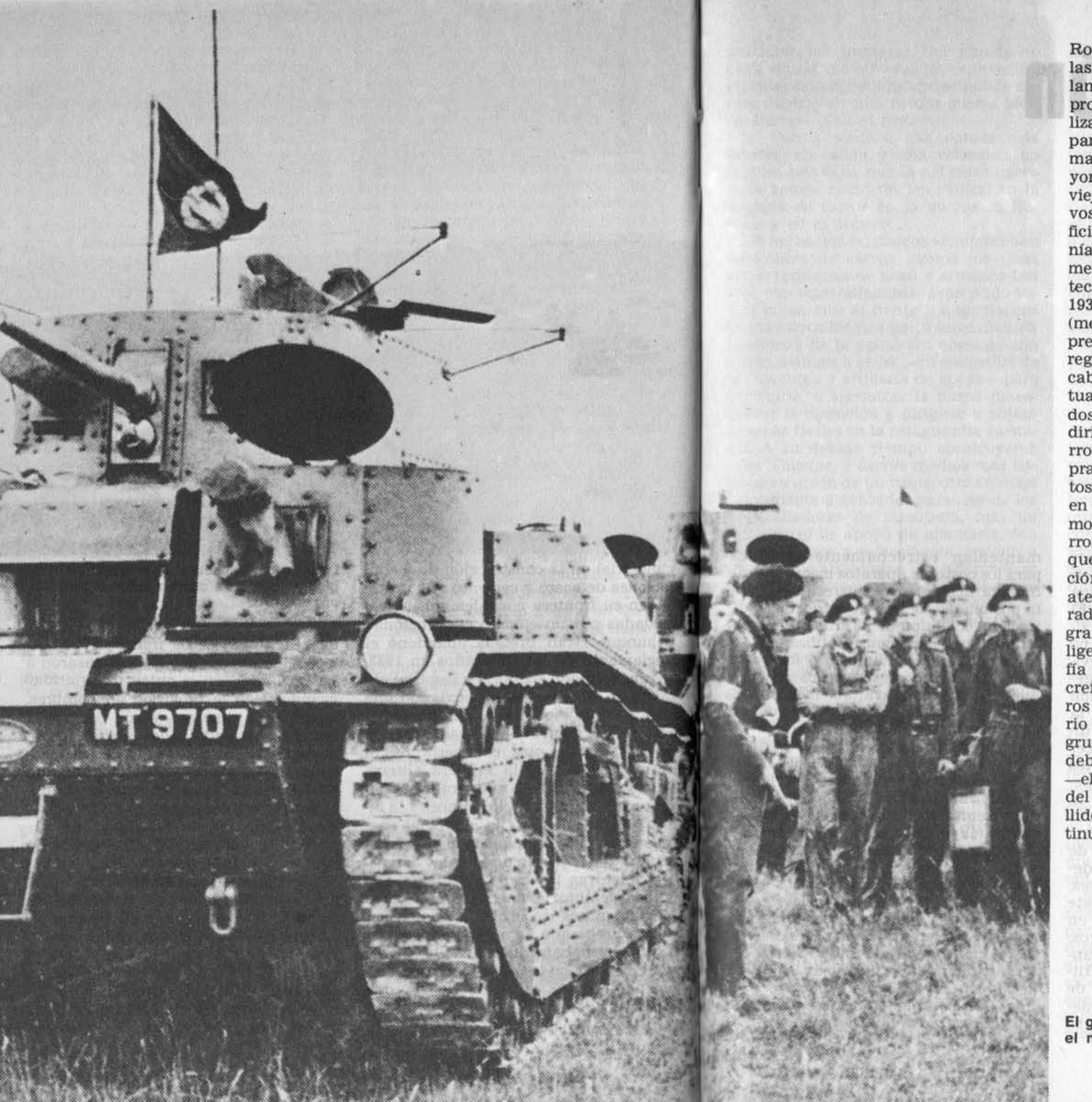
Cuando el ejercicio llegó a su fin, los oficiales de estado mayor en el ministerio de la Guerra británico aceptaron las propuestas oficiales hechas hacía tiempo por el Cuerpo de Carros, relativas a las divisiones móviles o como habrán de ser llamadas, divisiones acorazadas. De este modo cuando los alemanes empezaron a construir el armazón de sus tres primeras divisiones Panzer, los británicos y los franceses intentaban establecer una división acorazada cada uno. Pero en aquel punto, los futuros protagonistas divergían en filosofía, pues mientras los alemanes estaban resueltos a crear un ejército estrictamente ofensivo en el que las divisiones Panzer habían de ser el arma de decisión capaz de realizar todas las fases de la guerra, los franceses continuaban creyendo en la importante viabilidad de las fortificaciones fijas y continuaban gastando pródigamente miles de millones de francos y enormes cantidades de trabajo



Llanura de Salisbury: la brigada se despliega «como un cuerpo único controlado por una voz».

y material en la construcción de fortificaciones de acero y cemento que protegiesen su frontera con Alemania —respaldadas por un ejército convencional. Y aunque Gran Bretaña abandonó el Reglamento de los Diez Años en 1932, de ningún modo significaba llegar al extremo de comprometerse enviando una fuerza expedicionaria a Europa en el caso de una guerra. Horrorizados ante la perspectiva de otra carnicería de la misma escala que la Primera Guerra Mundial, los británicos esperaban verse protegidos por el ejército francés y la Línea Maginot y llevar la guerra al enemigo mediante un bloqueo naval y económico y por medio de ataques aéreos. Asi, mientras los franceses creían que podían debilitar al enemigo en la Línea Maginot antes de iniciar una ofensiva propia preparada de antemano, los británicos buscaban panaceas en las que el material —en su caso bombarderos, trabajando dentro de la teoría de que «siempre podrían pasar— obtendrían resultados con un mínimo gasto de vidas. En ambos casos, franceses o británicos, las fuerzas acorazadas pasaron a ser segundas, en el orden de prioridad cuando llegó la provisión en hombres, máquinas y dinero, —y aún cayeron a tercera prioridad cuando ambas naciones optaron por nuevas divisiones de infantería a la misma escala de 1918, aun cuando estas divisiones iban a ser mucho más mecanizadas y por tanto más móviles.

Esto sucedía en 1935, en el escenario europeo, después que los alemanes hubiesen cancelado el Tratado de Versalles, reintroduciendo el reclutamiento haciendo con ello sonar los timbres de alarma. En Norteamérica, había poca o ninguna alarma, sin embargo, ya que el pueblo y los políticos se mantenían apegados al aislacionismo y la recien superada Gran Quiebra hacía necesario el restaurar su economía. El presidente



Roosevelt, como comandante en jefe de las Fuerzas Armadas, podía prestar solamente una ligera atención a estos problemas mientras luchaba por revitalizar la industria y reducir el número de parados. La potencia de las fuerzas armadas se elevó ligeramente, pero la mayoría de los oficiales eran demasiado viejos para su trabajo y no venían nuevos para reemplazarlos en cantidad suficiente. Algunos batallones se mantenían con un oficial solamente y el número de personal aficionado hacia la tecnica era inesperadamente bajo. En 1932, existía la 7.ª Brigada de Caballería (mecanizada), pero su existencia era precaria y su cometido estrictamente regido por los dogmas de las leyes de la caballería, que sólo veía a los jinetes actuando como exploradores o empeñándose en incursiones cuando el enemigo dirigía su atención a otra parte. Los carros del cuerpo de infantería continuaban practicando el apoyo inmediato en cautos ataques sobre un amplio frente, pero en Norteamérica, tanto la caballería como la infantería descansaban en los carros ligeros para este trabajo. Pensaban que estaban acertados al copiar la solución francesa de 1918, y no prestaban atención a los que preveían que los mejorados cañones antitanques ligeros, en gran número masacrarían a los carros ligeros. Pero la divergencia en la filosofía del diseño —entre aquellos que creían en la viabilidad de los carros ligeros y los que pensaban que era necesario algo más pensado y con coraza más gruesa— permaneció en el centro del debate sobre la producción de carros —el mismo debate que marcó la llegada del carro, que continuó hasta el estallido de la guerra y que, realmente, continúa actualmente.

El general de brigada P. C. S. Hobart con el nuevo Medium.

Expansión

Cuando los carros fueron llevados por primera vez al campo de batalla, en 1916, no existía una doctrina táctica apropiada para regular su actuación. El empleo de los carros continuó, por algún tiempo, al capricho del azar, por no decir de la ignorancia. Casi tanta previsión táctica se desarrolló por los ingenieros que diseñaban los carros, como por los soldados que los llevaban a la acción; en consecuencia los primeros diseñadores tendían firmemente a hacer los carros que creían debían tener los soldados. Pero en los definitivos experimentos de los primeros años de la postguerra en Gran Bretaña, Estados Unidos y en el continente europeo, los soldados habían adquirido un caudal de experiencia práctica y podían dar adecuadas directrices, a los diseñadores, sobre la clase de vehículos de combate que deseaban, deseos que estaban en proporción con los planes estratégicos, doctrinas tácticas y restricciones financieras. Y hasta la subida al Poder de Hitler y la reanudación de la carrera de armamentos en 1933, la última consideración fue decisiva. Los presupuestos se mantenían estrechamente cerrados para los costosos aparatos mecánicos de manera que mientras pareciese existir la posibilidad de que no se quedase anticuado, el equipo de la Primera Guerra Mundial este se seguiría utilizando.

Los intentos británicos y franceses para producir costosos carros pesados fueron frustrados invariablemente y los británicos fracasaron en sus esfuerzos en conseguir permiso para producir un carro medio muy mejorado —el A6 de 16 toneladas, con un costo de 16.000 libras cada uno— para reemplazar al Vickers Medium, al principio de la década de los años treinta. Incitados por su Cuerpo de Carros (cuya virilidad brotaba tanto del desafío a su pura supervivencia como de su fe en la guerra acorazada) además por la experiencia ganada en los experimentos móviles, los británicos se vieron obligados a mantener sus ideas claras en lo referente a la necesidad de máquinas específicas para tareas determinadas —y al principio de la década de los años treinta requerían:

1. Carros rápidos, ligeramente armados y acorazados en gran número para patrullar las fronteras del imperio y para actuar como fuerza de exploración y protección del cuerpo principal de carros medios en una futura guerra bien en Europa o en el desierto.

2. Carros medios, con coraza más gruesa, un cañón y una velocidad no mucho más baja, que la del carro ligero para actuar como núcleo central en la brigada de carros en la guerra en Europa y en el desierto.

De hecho, los británicos vislumbraban enjambres de carros ligeros (de unas cinco toneladas de peso y armados tan sólo con ametralladoras) avanzando varios kilómetros al frente y a los flancos de los carros medios de 16 toneladas, en búsqueda de la oposición enemiga con vistas a dirigir a estos —en compañía de la infantería y artillería de apoyo— para destruirla, o encontrar la forma de esquivar la oposición y dirigirse a objetivos más fáciles en la retaguardia enemiga. A su debido tiempo construyeron carros ligeros, y carros medios más baratos en unión de un transporte especial ligeramente acorazado, para uso de los ametralladores de infantería, más un lento carro de apoyo de infantería, con gruesa coraza y pobremente armado a un costo de 5.000 libras. De este modo se cumplió el principal requisito del Plan 1919 —carros pesados que abriesen paso, junto con infantería a pie, auxiliada por unos pocos transportes y carros ligeros y medios (también acompañados por transportes de infantería) para explotar la ruptura de las líneas enemigas (ya se había hecho una vez) empujando en profundidad y a traves de las comunicaciones enemigas. Sin embargo, este era el Plan 1919 al revés, ya que Fuller había contemplado la penetración seguida de la ruptura procediendo entonces a la explotación. Más significativo, desde el punto de vista del diseño de vehículos, fue la confirmación de la necesidad de dos tipos de carros de combate bastante diferentes (un lento carro pesado y un rápido carro medio), la creación de un gran número de carros ligeros muy vulnerables, armados sólamente con ametralladoras, que serían bastante ineficaces contra carros enemigos y un transporte especial de infantería. Pero la omisión de transportes orugas para la artillería, redujo su posibilidad de mantenerse en rápido movimiento, con un avance de los carros y transportes de infantería campo a través.

En todos los ejércitos existía controversia sobre la mejor forma de destruir los carros. En el Ejército británico la infantería creía que un cañón anticarro portátil sobre ruedas, apoyado por la artillería de campaña, bastaría. El Cuerpo de Carros británico por otra parte, creía en el dicho popular de mandar a un ladrón a cazar a otro ladrón, de manera que las batallas entre carros no sólo tendrían lugar, solo serían una realidad, sino que constituirían el mejor método contracarro: esta fue la razón para montar un cañón especial en sus carros medios. Por tanto, la infantería había de ser preparada (sin entusiasmo) para operar en cooperación con el carro de infantería Mark I que no llevaba cañón. Este a su vez, con su lenta velocidad y única anetralladora, no estaba cortapisado solamente por las estrecheces económicas (como ya se mencionó), sino que también padecía a causa de las dudas existentes en la mente del general Elles, quien, habiendo ganado su reputación como jefe de los carros británicos en la Primera Guerra Mundial en la victoria de Cambrai, había perdido la fé en el futuro de los carros, ya que creía que serían derrotados por los modernos cañones anticarro. Peor todavía sería el hecho de que llegaría a ser Director General de Armamento y por lo tanto responsable de la asignación de carros, justamente cuando el rearme estaba en marcha. Más tarde llegó a convencerse que la coraza de 60 milímetros del Mark I resistiría la penetración de los cañones anticarros de 47 y 37 milímetros, exjstentes, con lo cual permitió la puesta en marcha de su producción; otros tipos de carros medios (o carros cruceros como se les llamó más tarde) eran enviados al monton de la chatarra en su mente, mientras que su autoridad impedía su obtención.

Algo fundamentalmente parecido ocurría a los franceses, aunque la razón para su funesta táctica y filosofía en el diseño de carros era diferente. Ya que ellos seguían fijos a su empírica suposición de que la guerra ofensiva era inconcebible, tenían que mantener solamente carros de apoyo de la infantería, bien protegidos, lentos y de corta auto-



El general Gamelin —que vio la necesidad de un arma para derrotar a los Panzer.



El general Weygand —indiferente al desarrollo de los carros de combate.



El coronel De Gaulle —escribió un libro sobre el tema.



El coronel Adna Chaffee —padre de las fuerzas acorazadas de los Estados Unidos.

nomía —decididamente versiones del Renault FT, mucho mejor blindadas y artilladas, algunas del bueno y pesado Char B. Para el reconocimiento se habían decidido por carros medios más ligeros —D1, D2 y su sucesor el Somua S.35 de veinte toneladas— todos armados con un cañón de 47 mm. No obstante las D. L. M. (Divisiones Ligeras Mecánicas), la primera de las cuales se había creado tan animadamente en 1933, fallaron en seguir el ejemplo táctico de británicos y alemanes. Para 1939 eran tres solamente y no estaban consideradas como arma decisiva —un ejército distinto como algunos tenían interés en llamarlo; en cambio estaban destinadas a cubrir el frente de los ejércitos en campaña, si la Línea Maginot fuese flanqueada o perforada y cuando hubiesen cubierto ese papel debían ocupar posiciones desde las que pudiesen ser repartidas para actuar como fortines móviles o reunidos en forma de una reserva móvil para ser utilizada como fuerza de ruptura si el enemigo mostraba signos de quebranto. El general Weygand, a pesar de haber promovido la primera D. L. M., permaneció firme contra posteriores progresos diciendo, «Dos ejércitos a ningún precio... Ya tenemos una reserva motorizada, mecanizada. No se necesita crear nada, ya existe». Esta era la voz de la reacción, contra el coronel Charles de Gaulle, quien en 1934 (mucho después que otros progresistas entusiastas del carro habieran expuesto su caso) publicó su librito, *«Vers l'Armée de Metier»* en el cual abogaba por la idea de formaciones acorazadas, aunque no con la vehemencia o precisión que ya habían puesto anteriormente Fuller y sus compatriotas. Argumentos muchos más fuertes, vinieron, sin embargo del Presidente del Consejo del Ejército, General Gamelin, cuando en octubre de 1936, después de la remilitarización alemana del Rhin, dijo «Debemos tener instrumentos para competir con la técnica. Los alemanes han inventado la División Panzer que es la herramienta del ataque súbito, seguido por la explotación en profundidad... Necesitamos un instrumento más fuerte que la División Panzer». Pero el Consejo del Ejército no participaba de su punto de vista, de forma que como sucede en todo comité cuando se enfrentaba con desacuerdos, relegó el asunto para estudio posterior, haciéndolo precisamente en 1938, cuando Austria se desmoronaba; aun entonces lo hubiese aplazado de nuevo, si no hubiera sido por que la crisis de Munich de septiembre y la clara demostración del rápido e irresistible movimiento de las fuerzas Panzer alteró su tranquilidad. Por último se iniciaron experiencias en diciembre de 1938, encaminadas a la separación de los carros pesados Char B, de la infantería y su concentración, con los carros más ligeros R y H 35 en las denominadas *«Divisions Cuirassée* (D.C.R.) —una formación mal equilibrada compuesta de:

1. Dos regimientos, cada uno con treinta carros pesados Char B, de 32 toneladas, y armados con un cañón de 47 y otro de 75 milímetros.
2. Dos regimientos, cada uno con treinta y nueve carros ligeros de 12 toneladas 35 ó 39, armados con un cañón de 37 milímetros.
3. Un único batallón de infantería motorizada.
4. Dos grupos de artillería.
5. Los servicios usuales de ingenieros y transportes.

En cualquier caso, en la época que ésto fue reconocido por el consejo, no había tiempo suficiente para anular la filosofía defensiva de los oficiales y cambiar el entrenamiento de los hombres, en un momento en que la voluntad de lucha de los franceses estaba seriamente erosionada.

Aparentemente, la reticencia francesa para organizar una división acorazada con características genuinamente ofensivas, estaba en contradicción de la política oficial, puesto que en 1936 *«La Instrucción sobre la Utilización Táctica de Grandes Unidades»* había sido alterada diametralmente. Ahora el párrafo principal decía «La ofensiva es la forma suprema de la acción... Solamente la ofensiva permite obtener resultados definitivos...» Probablemente ésta media vuelta llegó demasiado tarde, puesto que la Línea Maginot ya estaba construida —un edificio dedicado a la defensa estática y en cualquier caso, los franceses habían sufrido tan crueles pérdidas por la *«offense a l'outrance»*, durante la guerra anterior, que invitarles a repetir la experiencia era pedir demasiado a una nación. El Ejército francés de 1939, no era el arma afilada de 1914 y desgraciadamente para la nación francesa, el ejército británico no estaba mucho mejor preparado que el francés para combatir en una batalla de fuerzas acorazadas, mientras que su futuro oponente alemán era tan bueno como antiguamente.

A pesar de haber tomado el liderato en los experimentos, los británicos aún no poseían una división acorazada totalmente equipada cuando entraron en la guerra en septiembre de 1939, de manera que los únicos carros que acompañaban a la Fuerza Expedicionaria británica a Francia, después de que Polonia hubiera sido invadida y dominada por los Panzer alemanes, eran varios re-



Izquierda: **Somua S35 —el vehículo de combate principal de las Divisiones Ligeras Mecanizadas francesas—.** Arriba: **El vehículo sobre orugas británico Bren Mark I —la contribución de la infantería a la guerra mecanizada.**

gimientos de carros ligeros manejados por la caballería y un único batallón de carros de infantería Mark I. Esta débil dilución del arma acorazada sucedía por la insistencia del Consejo del Ejército británico en adherirse al concepto de un ejército de infantería. Más lento, que el ejército alemán o francés para cambiar la caballería por vehículos mecanizados de combate, había privado al Cuerpo de Carros de la prioridad que había permitido mantener los efectivos de una predominante fuerza de ataque. Hasta 1935, la caballería no comenzó seriamente a iniciarse en el manejo de los carros ligeros, y entonces a buen precio, porque la conversión de hombres que habían empleado todo su anterior servicio cuidando caballos no solamente exigía poner en función toda su capacidad de adaptación sino que también distraía miembros del Real Cuerpo de Carros para instruir a los recién llegados, en vez de mejorar sus propios conocimientos. Llevaba tiempo enseñar a un jinete a conducir y aprender la conveniencia de encontrar y rectificar las faltas en los carros, tan pronto como apareciesen, en orden a mantener a los vehículos en funcionamiento. Sin embargo la controversia de hasta donde se precisaba una división móvil o acorazada, crecía furiosamente en los corredores del ministerio de la Guerra. Y cuando por último, en 1937, se decidió formar una división móvil, se hizo un decidido intento de privarla de su brigada de carros medios (junto con la amenaza de desechar aquella brigada). Esto habría dejado desamparadas a las compuestas solamente de carros ligeros —de hecho, caballería ligera sobre orugas, blancos preparados para un moderno Balaclava cuanto tuvieran que cargar, ya que esta sería la única forma de llegar a distancia para batir a los carros enemigos armados de cañones, cuando ellos tenían tan sólo ametralladoras. Finalmente habiéndose decidido la controversia a fa-



El principal carro de asalto de las fuerzas de carros de combate franceses, pero fuera de lugar en una división acorazada por su corta autonomía de 140 kilómetros. El Char B, con su coraza de 50 mm., era, sin embargo, a prueba de los cañones contracarro de 37 mm., de 1940. Peso: **32 Tm.** Armamento: **1 × 75, 1 × 47 mm. y 2 ametralladoras.** Velocidad: **35 km/h.** Tripulación: **4.**

vor de retener la brigada de carros en el marco de la División Móvil, hubo nuevas vacilaciones sobre quien tendría que mandarlas ya que no se pudo llegar a un acuerdo sobre si debía ser un oficial de caballería o un experto de carros (Hobart); así pues, la misión se le encomendó a un artillero (el general de división Brooke), quien había sido renuente en aceptar la mecanización y no tenía experiencia de carros.

Como podía esperarse, la organización de la nueva división reflejó el cisma que había en su concepto, pues mientras la caballería había llegado a comprometerse a un futuro acorazado junto al Cuerpo de Carros, la infantería británica seguía reticente en mantenerse al paso del progreso, con el resultado que el papel de reconocimiento y protección de la brigada de carros, que podía haberse encargado a una brigada de infantería acorazada, (como en las D.L.M. francesas o en las divisiones panzer alemanas), fue confiado a caballería acorazada; así la nueva división tomó la forma siguiente:

1. Dos brigadas de caballería, cada una con tres regimientos de carros ligeros (reducidos a uno al estallar la guerra);

2. Una brigada de carros, con un regimiento de carros ligeros y tres mixtos de carros ligeros y medios (convertidos a tres regimientos de carros medios al estallar la guerra) y tripulados por miembros del Real Cuerpo de Carros;

3. Tropas divisionarias (posteriormente llamadas Grupo de Apoyo) que consistían en un regimiento de coches blindados, dos regimientos de artillería mecanizada y dos batallones de infantería motorizada (tanto la artillería como la infantería se redujo a una unidad cada una al estallar la guerra).

Sin embargo estos fueron los primeros pasos hacia la unificación de la caballería y el cuerpo de carros que condujeron a la formación de un único Real Cuerpo Acorazado el 1 de abril de 1939.

Al contrario que los franceses, que poseían buenos carros, aunque mal concebidos, los ingleses no tenían un carro que sirviese para el combate en la época de la crisis de Munich en 1938. Los carros de infantería estaban en fase de producción juntamente con una gran cantidad de carros ligeros, pero la con-

troversia sobre la necesidad del carro crucero y la negativa de Elles para destinarle dinero suficiente, habían resultado en terribles retrasos, mientras baratos y (totalmente inevitables) cochambrosos diseños, eran ofrecidos por la Vickers, única constructora de carros. Habiendo privado de fondos para investigación y desarrollo, a una industria cuyos productos exigían conocimientos tecnológicos originales, no podía esperarse que inmediatamente, de la noche a la mañana, pudieran fabricarse vehículos de confianza, listos para combatir. Hasta 1939, no empezaron a producirse los primeros nuevos carros medios (o cruceros) —los Vickers de trece toneladas, A9 y A10, carros armados con cañones de 40 milímetros, que más tarde fueron seguidos por el carro crucero Nuffield A.13. Los primeros eran pobres compromisos, el último un gran paso adelante (aunque con una buena porción de problemas de puesta a punto), que resultó de la compra por Nuffield de uno de los rápidos carros de Walter Christie para rediseñarlo y cambiándole el motor, convirtiéndole posteriormente en un práctico carro, listo para el combate. No fue culpa suya, el que falto de experiencia, algunos detalles saliesen mal.

Los carros que habían de afrontar el primer año de guerra empezaban a concentrarse tras las fronteras en agosto de 1939, cuando los alemanes tras firmar su pacto de no agresión con Rusia, se prepararon para tragarse a Polonia. Entonces el 1 de septiembre, cada carro alemán utilizable se arrojó a toda marcha contra un anticuado ejército polaco, cuyos carros se presentaban diseminados a voleo de acuerdo con la convencional doctrina de la caballería de apoyo a las operaciones de infantería. Y cuando, al final de aquel fébril mes, se depositó el polvo sobre los restos de su derrotado aliado en el este, los británicos y los franceses tuvieron buen motivo para pensar en su propio peligro y hacer los reajustes para combatir la próxima em-



Izquierda: **Carros R35 —compañeros de viaje de la infantería francesa, pero estrictamente subordinados—.** Abajo: **Caballería británica transformada a carros de combate —el 9.º de Lanceros en carros ligeros Mark VIB.**

bestida que parecía inminente y que, cuando llegase, consistiría en un violento ataque de formaciones acorazadas en masa. Pero al hacer inventario los aliados estaban lejos de presentar un confortador balance. La fuerza de carros francesa aparecía diluida entre los niveles y formaciones de su ejército (excepto en las D.L.M.) mientras que los británicos no tenían suficientes carros y muchos de ellos estaban ausentes de Europa, unidos a una segunda, precipitadamente improvisada división acorazada, montando la guardia en la frontera egipcia de donde podía venir, en cualquier momento, una invasión italiana dirigida contra el canal de Suez.

Sin embargo, entre ambos aliados tenían muchos más carros y algunos tan buenos como los mejores que poseían los alemanes. Era principalmente una cuestión d equipararse a la organización, método y sagacidad alemana. Los franceses prestaron atención inmediatamente a la cuestión de organización, equipando no menos de cuatro D.C.R. inmediatamente. La campaña polaca había demostrado los evidentes méritos de las divisiones Panzer. Pero aún este cambio de política, no representaba realmente un cambio de pensamiento ya que quedaba un sólido grupo de generales franceses, incluyendo al inspector general de las fuerzas de carros que, al hacerse cargo en 1940, argumentaba que las lecciones de Polonia no tenían aplicación a Francia —... «en futuras operaciones el papel principal del carro será el mismo que en el pasado: ayudar a la infantería alcanzar sucesivos objetivos»—. Las D.L.M. (las cuales tan sólo se asemejaban a las divisiones Panzer en la forma) eran retenidas en su predeterminado papel de unidades de caballería, como cobertura del ejército en campaña, mientras las D.C.R. eran consideradas principalmente como una fuerza de ruptura de pequeña autonomía —un papel que podía ser extendido a la persecución lejana y para el cual su pesado carro, Char B era bastante inadecuado—. Sin embargo, no menos, de veinticinco batallones de anticuados carros continuaban asignados a la infantería, mientras que enmohecía en reserva, cierta cantidad de venerables Renault FT. En Europa, en mayo de 1940 y en términos numéricos, los franceses podían poner en campaña las siguientes fuerzas:

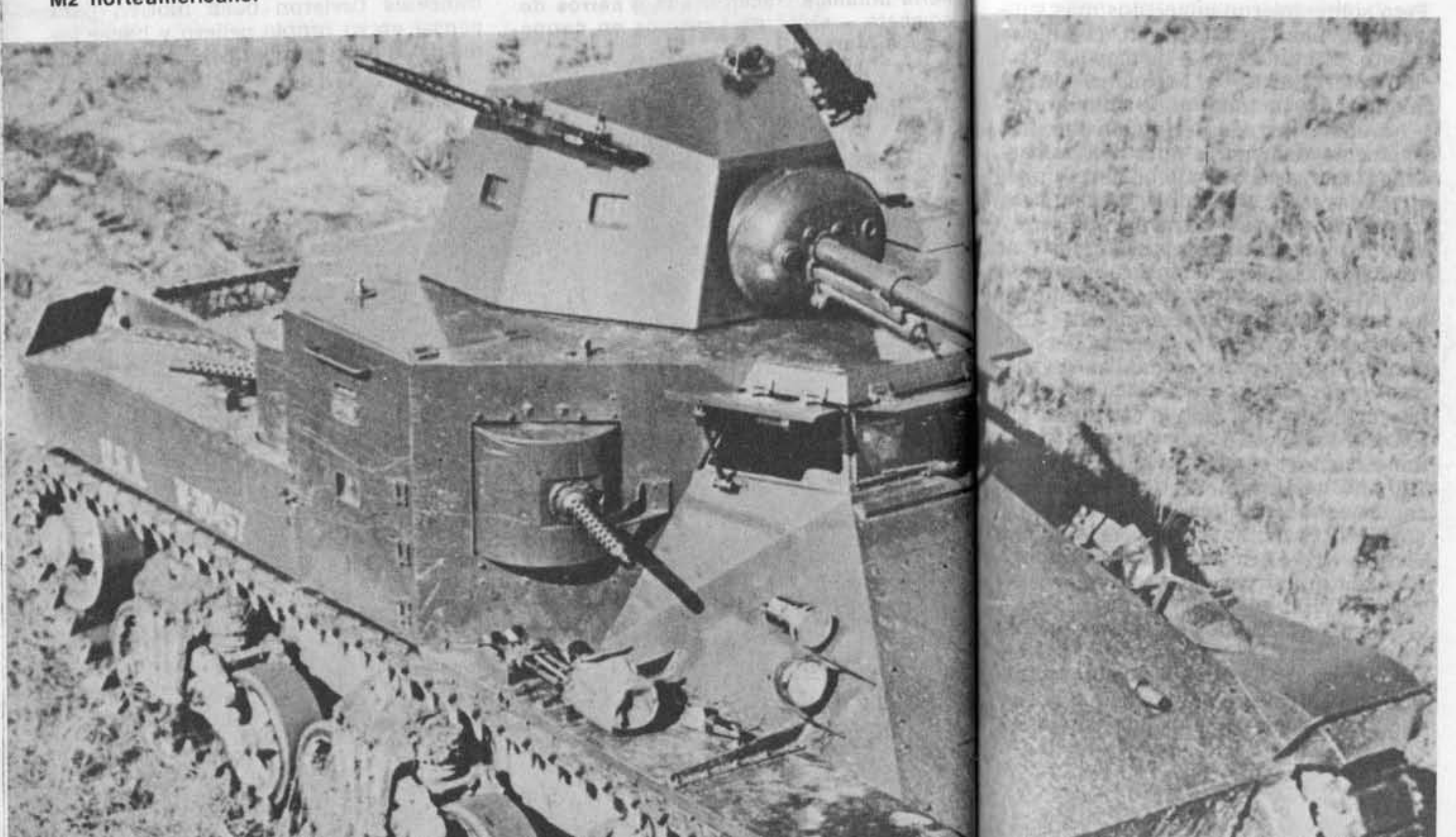
1. En las tres D.L.M., 582 carros.
2. En las cuatro D.C.R., 624 carros.
3. En los veinticinco batallones independientes, 1.962 carros. Total 3.168 carros, más numerosos vehículos de apoyo y la reserva de máquinas anticuadas. A esta fuerza podían añadirse los siguientes carros británicos:

1. En los regimientos acorazados ligeros, 210 carros.
2. En dos batallones de carros de infantería, 100 carros.
3. En una división acorazada, todavía situada en Inglaterra pero ya lista para ultramar, 330 carros.

Total, 640 carros, lo que daba para los aliados un total de 3.808 carros, más las reservas, para contrapesar a un total operacional alemán de 2.887 carros de los cuales no menos de 2.060 eran tan sólo carros ligeros, suplementados con una reserva de unos 800 carros ligeros. Además, no sólo en el número tenía superioridad el arma acorazada aliada, ya que mientras los carros franceses tenían un espesor de coraza de 55 milímetros y los británicos de 60 (por cierto que, su nuevo carro de infantería Mark II —el Matilda II— tenía un espesor de 80 milímetros de coraza), ningún carro alemán tenía coraza superior a los 30 milímetros de espesor. La desproporción en potencia artillera era de magnitud similar pues solamente muy pocos carros alemanes tenían el cañón corto de 75 milímetros de baja velocidad o el cañón de 37 milímetros de alta velocidad, mientras que la mayoría tenían solamente cañones de 20 milímetros para enfrentarse con una colección de cañones aliados del 75, 47, 40 y 37 milímetros. De este modo la superioridad alemana sólo podía atribuirse a las proezas de unas tripulaciones entrenadas más eficientemente para sacar ventaja de la superior distribución interior de sus carros (el equipo de dos o tres hombres en la torreta de los carros alemanes les daba una decidida superioridad sobre la distribución en el carro francés, donde un hombre tenía el mando del carro y además había de cargar el cañón) y en la destreza táctica y estratégica con que eran dirigidas las masas de las divisiones Panzer.

Al oscurecer del 10 de mayo de 1940, las teorías rivales de los dos principales sistemas militares europeos, fueron puestas a prueba. Entre tanto, al otro lado del Atlántico, los norteamericanos cuyo aislamiento y apatía estaba al fin empezando a dar signos de disolverse, y cuyas fuerzas acorazadas comprendían tan sólo una única brigada de dos regimientos de caballería mecanizada equipada con 112 carros ligeros, unas pocas unidades de infantería mecanizada y un único regimiento de artillería motorizada armado con obuses de 75 milímetros, contenían el aliento. Si perdían los aliados, pronto se encontrarían en primera línea.

M2 norteamericano.



Pesadilla

Nada más expresivo de lo equivocado que en 1940 estaba el pensamiento militar francés, que la suposición por parte de su Estado Mayor de que, si los alemanes fuesen tan temerarios como para consentir en una guerra ofensiva móvil, escogieran una repetición del tema del antiguo Plan Schlieffen de 1914 —un amplio movimiento envolvente a través de Bélgica que había sido rechazado durante la batalla de Marne—. Firmes en su creencia de que, si los alemanes se sometían a la lógica francesa y rehusaban atacar la Línea Maginot, tendrían que atacar por los Países Bajos —el norte de las tortuosas, montuosas y boscosas Ardenas—, los franceses desplegaron sus mejores elementos motorizados en el flanco izquierdo de la Línea Maginot listos para entrar en Bélgica y parar el avance alemán. Al mismo tiempo enviaron cuerpos de caballería ligera compuestos por formaciones mixtas —caballos y carros ligeros con infantería motorizada— a bloquear las Ardenas contra similares fuerzas ligeras alemanas que probasen a operar en las Ardenas tal como suponían los franceses. Es notable, que en primer lugar, los alemanes se habían propuesto hacerlo precisamente como esperaban los franceses, dando la vuelta a través de Bélgica con sus divisiones Panzer (en lugar del viejo y lento movimiento de las masas de infantería y caballería de 1914). Pero sobrevinieron conceptos más sutiles, y el plan final alemán, como fue puesto en práctica el 10 de mayo, fue totalmente opuesto a lo que el pensamiento convencional creía obligatorio.

Así los alemanes decidieron intentar solamente una fuerte finta con sustanciales fuerzas convencionales, suplementadas con aviación y unas pocas tropas acorazadas, para dar la impresión de que estaban invadiendo los Países Bajos por la tradicional ruta al norte de las Ardenas. Entonces, cuando la mayor parte de las fuerzas móviles aliadas fuesen enviadas a Bélgica, los alemanes atacarían con todas las divisiones Panzer unidas a través de las Ardenas, echando a un lado la cortina de caballería francesa donde obstruía el camino hacia el río Meuse entre Sedán y Dimant, vadeando el río y desembocando en las onduladas planicies del norte de Francia. La esencia del plan alemán era el secreto, velocidad de realización (implícita en toda operación Panzer) y pura violencia.

Los planes aliados para moverse en ayuda de los belgas no estaban basados en la cooperación con los últimos, ya que los belgas se habían adherido estrictamente a la letra de la neutralidad, rehusando tomar parte en las conversaciones conjuntas de estado mayor antes de la invasión alemana. En consecuencia, los aliados no podían estar seguros de que las defensas belgas del río Dyle —la línea principal seleccionada arbitrariamente por los aliados para la defensa— fuesen de algún valor y tan sólo confirmarían sus suposiciones mediante el reconocimiento, después de que hubiesen avanzado los alemanes. Guiando al Primer Grupo de Ejército francés (general Billote) —compuesto de (de derecha a izquierda) por los Segundo, Noveno y Primer Ejércitos franceses— estaba el Cuerpo de Caballería del general Prioux, que comprendía la Segunda y Tercera Divisiones Mecanizadas Ligeras, mientras a su izquierda la Fuerza Expedicionaria británica, totalmente mecanizada y el Séptimo Ejército francés completaban el frente noroeste y extendía el flanco aliado hasta el mar del Norte. Fueron los carros de Prioux, progresando al frente del Primer Grupo de Ejército, el que primero descubrió la parquedad de las defensas del Dyle, los iniciales y contagiosos signos del desastre belga y lo que era peor, el terrible cataclismo creado por un Cuerpo Panzer en plena acción. «Yo estaba confundido», escribe Prioux, «cuando pensaba que el ejército iba a encontrar aquí unas posiciones preparadas, ya que en realidad lo que tendría que hacer es primero un reconocimiento de la zona y después cavar las trincheras. El enemigo nunca les daría tiempo para hacerlo.» Y no era lo peor el asunto del tiempo —aunque éste fuese bastante crítico— sino más bien una cuestión de concentración en espacio, dado que mientras cerca de 400 carros de las dos D.L.M. estaban desplegados para cubrir toda aproximación en un amplio frente, un número similar de carros alemanes del XVI Cuerpo Panzer, entonces ya en total posesión de la iniciativa, estaba siendo lanzado contra un estrecho sector seleccionado enfrente de la vital hondonada de Gembloux. De este modo cuando los carros de Prioux empezaron a llegar a las orillas del Dyle, al anochecer del 10 de mayo, después de una larga marcha por carretera de unos 160 kilómetros, lo hicieron en solitario, puesto que los belgas apenas se habían movido, mientras sus carros de infantería habían de esperar al anochecer del 10 antes de ser llevados en tren, a sus destinos próximos al frente.

El Ejército belga ofreció poca resistencia al XVI Cuerpo Panzer y casi inmediatamente, el 12 de mayo, las D.L.M. de Prioux —protegiendo el frente— se encontraron sometidas a presión antes de que el grueso del ejército hubiese ocupado totalmente las posiciones previstas. Si se les hubiese dado libertad de movimiento para atacar en masa, las D.L.M. podían haber hecho vacilar a los alemanes desde el principio; sin embargo, la delgada cortina de carros franceses no sólo no fue capaz de resistir a la masa de carros alemanes, sino que además fue irremediablemente superada en táctica maniobrera, dado que persistió en mantener posiciones estáticas. Cuando se vieron obligados a combatir en campo abierto fallaron tanto en movilidad como en concentración, por la buena razón que nunca habían sido entrenados para ello —no pudieron darse órdenes de movimiento y así la reacción se paralizó mientras que el sistema administrativo se vino abajo al alargarse excesivamente una situación de rápidos movimientos para la que no estaba preparado—.Más vehículos franceses fueron arrollados por los alemanes por falta de combustible, que puestos fuera de combate en acción de guerra, con lo cual la moral de todo el cuerpo de caballería empezó a flaquear al comprender hombres y oficiales que eran superados. No obstante, la apreciación inicial de que el principal ataque alemán se estaba desarrollando al norte de las Ardenas, llevó a los franceses a aumentar más y más sus formaciones acorazadas en la región, engrosando las D.L.M. y batallones de carros de infantería existentes en la zona. La Primera D.C.R. se unió al Primer Ejército para ayudar a mantener la línea Wavre-Namur; pronto fue reforzada por la 2.ª D.C.R. y podía muy bien habérsele unido la 3.ª D.C.R., si la posición en las Ardenas no se hubiese deteriorado tanto entre el 11 y 12 de mayo, cuando el principal ataque alemán echó a un lado a la caballería ligera y avanzó hacia el Mosa.

A media mañana del día 13, las D.L.M. de Prioux se encontraban realmente bajo una fuerte presión e iniciaron una

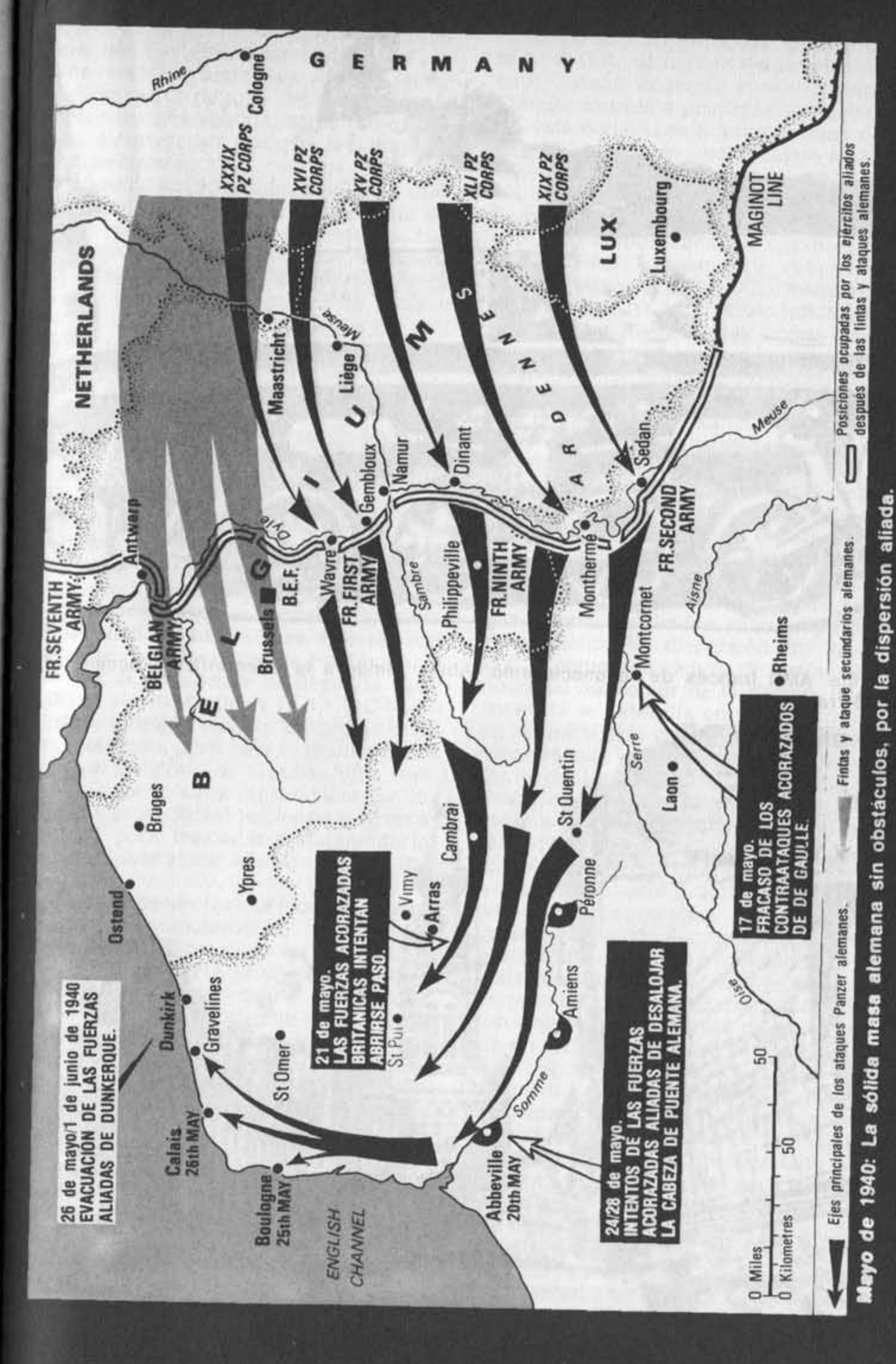
retirada por fases, táctica de salto a salto, de acuerdo con el clásico procedimiento de las fuerzas de cobertura. A última hora de la tarde habían retrocedido a una posición intermedia a unos 15 kilómetros ante la línea principal que todavía no había sido ocupada totalmente por el Primer Ejército. A la mañana siguiente, con una fuerte embestida, el XVI Cuerpo Panzer se abrió camino y chocó con la posición principal que, a su vez, empezaba a mostrar signos de resquebrajamiento. Cogidos en la embestida, los elementos de las D.L.M. que no habían sido desbordados, no pudieron hacer más que aguantar en su marcha hacia la salvación bajo la protección del Primer Ejército ahora en orden de combate. El jefe del Primer Ejército, general Blanchard, pensando solamente en mantener una línea, rehusó concentrarlos en la retaguardia, como una fuerte reserva móvil distribuyéndolos entre la infantería. «Habían... empezado a desmembrar el Cuerpo de Caballería» se lamentó Prioux y verdaderamente, nunca volvió a combatir de nuevo como tal cuerpo.

En aquel preciso momento, los cuerpos acorazados alemanes estaban haciendo aparición en fuerza en la orilla oriental del Mosa, una aparición de fatal significación, ya que el paso de las Ardenas por no menos de siete divisiones Panzer había hecho algo más que derrotar a la caballería ligera y situar las masas de maniobra alemana entre los flancos de la Línea Maginot y el Ejército de campaña francés; había desbaratado a la par la teoría de que las regiones boscosas eran impenetrables para las fuerzas mecanizadas hundiendo estrepitosamente todo el sistema de defensa aliado. De ahora en adelante toda formación francesa disponible tendría que enviarse al área de Sedan-Dinant para contener el ataque alemán. En consecuencia, el Primer Grupo de Ejército y la Fuerza Expedicionaria británica en Bélgica serían privados de posteriores refuerzos aunque los necesitasen. De esta forma la presión ejercida sobre el Primer Ejército francés a lo largo de la línea del Dyle, por el XVI Cuerpo Panzer y otras unidades alemanas, unido al colapso del Ejército belga y a la penetración de las Ardenas, efectuó una mortal erosión en la compostura del Alto Mando francés, mucho antes que el combate hubiese alcanzado en el frente su máxima intensidad.

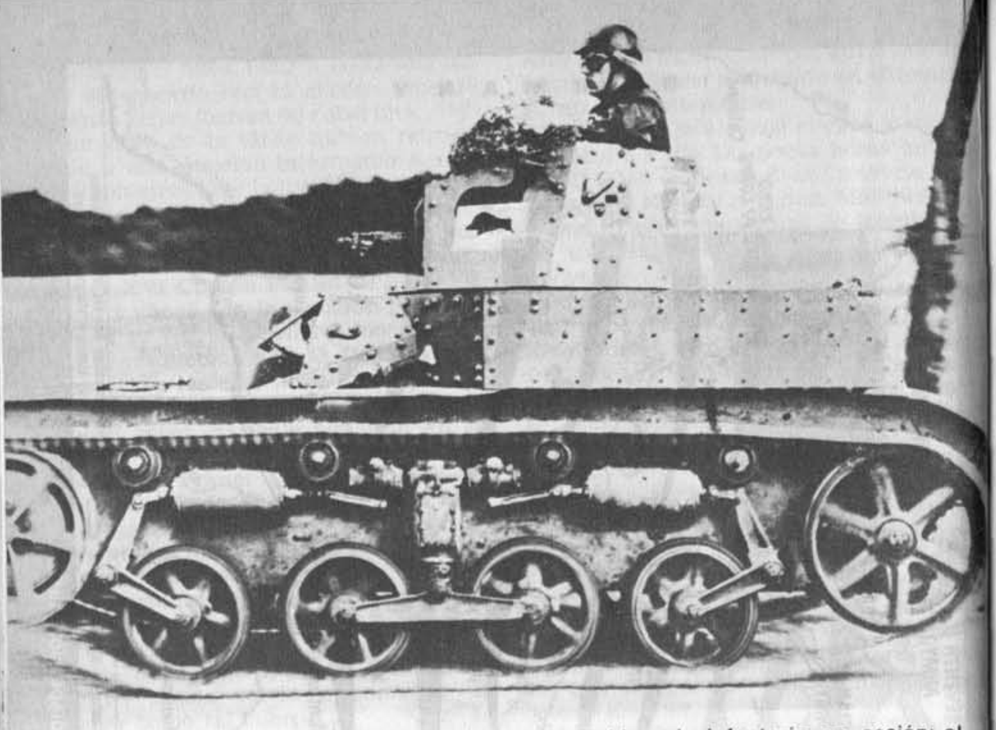
En el Mosa se alcanzó el clímax en la mañana del día 13; pocas horas antes las D.L.M. empezaron su retirada al Dyle en el Norte. En Sedán, Monthermé y Dinant las vanguardias de infantería de tres cuerpos Panzer, fuertemente apoyados por artillería y bombarderos en picado, atravesaron el río, estorbados en varios puntos por fuerte fuego artillero francés, pero casi nunca por carros franceses, por la sencilla razón que la mayoría de estos estaban en otra parte o habían sido barridos en las Ardenas. En este punto, lo que más temían los alemanes era un contraataque contra la infantería alemana antes que ésta pudiese consolidar sus débiles cabezas de puente y transportar las primeras fuerzas acorazadas a la orilla oeste. De hecho, ya estaban aprendiendo algo que no esperaban; los franceses no estaban luchando con su antiguo «elan» y ciertamente con nada parecido al fervor con el que los polacos habían luchado el otoño anterior.

La presión sobre el Noveno Ejército francés, en posesión del Mosa, estaba destinada a aumentar porque no tenía ninguna fuerza acorazada de valor con la que contraatacar. El ataque alemán en Monthermé, fue temporalmente contenido, pero en la mañana del día 14, el XIX Cuerpo Panzer alemán mandado por el máximo representante de las fuerzas acorazadas alemanas, general Guderian estaba empezando ya a desplegarse desde la cabeza de puente, y cerca de Dinant, el mismo proceso se estaba poniendo en marcha por parte de la Séptima División Panzer, del general de división Erwin Rommel. Enfrentado a múltiples ataques, que no podía contestar, el jefe del Noveno Ejército ordenó la retirada del Mosa en la noche del 15, —un movimiento que dejó desguarnecido por completo el flanco izquierdo del Primer Ejército de Blanchard sobre el Dyle obligando a este general a retroceder en consecuencia.

Ahora todo el frente estaba en movimiento y los conceptos anteriores a la guerra dispersos al viento. Demasiado tarde, la negativa francesa de los días de anteguerra, a reconocer las posibilidades de decisión de las fuerzas acoraza-



Mayo de 1940: La sólida masa alemana sin obstáculos, por la dispersión aliada.



Arriba: **AMR francés de reconocimiento.** Abajo: **Unido a la infantería en acción; el H35 francés.**



das, recaían sobre su cabeza. Hacia el final de la Primera Guerra Mundial habían sido los alemanes los que acostumbraban a dejarse llevar por el pánico a la mera visión o sonido de carros y a exagerar su número sin ninguna comprobación; esta vez los franceses copiaron a sus antiguos enemigos y obstruyeron las comunicaciones con un diluvio de aterrorizados mensajes hablando de hordas de carros enemigos moviéndose por cada camino, a través de los campos y bosques. Este pánico, no solo aceleró la desintegración del ejército como conjunto, sino que confundió totalmente al Alto Mando y retardó sus reacciones aún más. Varias juiciosas y sobre todo rápidas respuestas por parte de las fuerzas acorazadas francesas podían haber salvado la situación, ya que en la tarde del 14, aún poseían capacidad para hacerlo si hubiesen sabido como. Mientras las D.L.M. estaban siendo desmembradas a todo lo largo del frente, las D.C.R. estaban todavía intactas; la 1.ª y 2.ª división bajo el mando del Primer Ejército y moviéndose hacia una nueva línea de detención al oeste del Dyle cerca de Philipville, la 3.ª D.C.R. uniéndose al Segundo Ejército al sur de Sedan y la 4.ª D.C.R. (la última formada, escasa de carros y sin su infantería, pero bajo el mando de un general francés —de Gaulle— que comprendía perfectamente el valor de las fuerzas acorazadas) haciendo los preparativos para trasladarse fragmentariamente desde el sur a la zona de combate.

Cuando desde las cabezas de puente alemanas se iniciaron los movimientos de las fuerzas francesas en retirada, estos proyectaron ciertamente unos pocos contraataques dispersos y titubeantes, que no tuvieron influencia contra el potente esfuerzo alemán. El día 13, dos batallones de carros con infantería recibieron la orden de atacar a Guderian «inmediatamente», pero no osaron moverse de día, por miedo a los ataques aéreos, de manera que llegaron a estar tan mezclados con un torrente de refugiados militares y civiles del frente, que renunciaron al intento y se establecieron descuidadamente en posiciones defensivas. Con todo, esto no significaba la última posibilidad que se le ofrecía a las fuerzas acorazadas francesas para intervenir contra Guderian en Sedan, puesto que la 3.ª D.C.R., al mando del general Brocard, estaba llegando con el Segundo Ejército francés a primeras horas del 14 y a esta división se le presentó una ocasión de oro. Llegó justo cuando el XIX Cuerpo Panzer de Guderian giraba hacia el oeste y de este modo exponían su flanco. Sin embargo, la indecisión, junto con unas comunicaciones espantosas y un anticuado sistema de despliegue, impidieron a la 3.ª D.C.R. realizar un rápido e incisivo ataque. No había órdenes de apercibiento a las tropas, ni urgencia y tanto el reconocimiento como el reabastecimiento de combustible se hicieron sin mucha urgencia; además, muchos Char B se habían averiado después de las largas marchas sobre sus cadenas y aún estaban perdidos. Por último, teniendo aún cuatro horas de luz diurna todo estuvo listo, pero entonces el jefe del cuerpo francés cambió sobre la marcha de pensamiento y decidió que lo único que podía hacer era contener al enemigo, un cambio de pensamiento que, cuando se llevó a cabo, implicaba simplemente la dispersión de la 3.ª D.C.R. como una cadena de fortines a lo largo del flanco sur de Guderian, mientras éste se extendía en rápido avance; en resumen, una dilución de la potencia ofensiva que nunca se remedió. Un intento de la 1.ª D.C.R. trasladada del Primero al Noveno Ejército, de contraatacar a la 7.ª División Panzer de Rommel, el día 15, empezó al menos pero entonces se evaporó como por encanto. La razón era bastante práctica. Los camiones que transportaban la gasolina se habían mantenido demasiado lejos en la retaguardia y dejaron a los Char B secos y aislados en el frente, siendo éstos sobrepasados por los alemanes que al parecer no se dieron cuenta de la existencia de tan poderosa fuerza en su vecindad; seguidamente sería batida ocasionalmente por una tempestad de fuego y reducida al fin a tan sólo diez carros supervivientes. El resto de la 1.ª D.C.R. fue también puesta fuera de combate o (y esto fue en la mayoría de los casos) abandonada por falta de combustible o por el desastroso colapso de la moral de sus tripulaciones. La 2.ª D.C.R. pudo conseguir menos aún, ya que fue obligada inmediatamente a dispersarse en pequeñas fracciones; por su parte, la 4.ª

D.C.R. después de su llegada a Laon desde el sur el día 16, hizo al menos una demostración ofensiva. Esta era la división de De Gaulle, aunque apenas tenía tal apariencia, ya que había sido improvisada poco antes de la batalla, cuando el general, su estado mayor y sus unidades de carros (pero no el completo de su infantería y artillería) se reunieron por primera vez junto a su primer campo de batalla.

Al menos de Gaulle comprendió la necesidad de darse prisa y de no malgastar el tiempo esperando la llegada de los demás. «Atacaré por la mañana con todas las fuerzas que puedan unírseme» y atacó el flanco de Guderian en Montcarnet, usando una mezcolanza de carros sin apoyo de infantería. No obstante, el río Serre que cruzaba su frente, ayudó a la 1.ª División Panzer a consolidar un frente defensivo. Guderian, de hecho, aunque se dio cuenta de que había tenido lugar un contraataque, desechó su importancia, escribiendo simplemente «Una compañía de carros enemiga que intentó entrar en la ciudad por el suroeste fue hecha prisionera». Colgada a los faldones de Guderian, la 4.ª D.C.R. trató una y otra vez de interferir el progreso alemán durante los tres días siguientes. Fue una labor sin esperanzas, pues aun cuando fueron llevados elementos nuevos para reforzar a de Gaulle, el resto estaba siendo aniquilado al combatir en terreno dominado por el enemigo aparte de que poca o ninguna ayuda futura vendría del ejército francés, el cual cada vez que llegó a hacer contacto con los alemanes se disolvió en derrota. El 20 de mayo la división de deGaulle fue retirada para reorganizarse y reequiparse en preparación para la próxima fase de operaciones, ya que ese día la campaña alcanzó otro punto decisivo. Los alemanes habían llegado a la costa del Canal en Abbeville y cortado a los ejércitos aliados en dos.

Para el Alto Mando Aliado los reveses iniciales se habían convertido en una pesadilla de derrota, con lo mejor de sus ejércitos, copados en Bélgica o en desorden y su moral minada hasta las heces. La forma más clara de salir del atolladero, aparente también para los alemanes, eran dos ataques convergentes desde el norte y el sur, para separar la



Inferiores de artillería y mal protegidos, los carros ligeros de caballería británicos que sufrieron duramente en combates con las potentes armas contracarro alemanas.

cabeza del empuje Panzer de su base e interceptar las divisiones que se habían abierto paso hasta la costa el día 20. El 21, éstas estaban muy ocupadas reforzando las paredes del corredor, estableciendo cabezas de puente sobre el Somme no muy lejos de Abbeville y girando al norte amenazando los puertos de Boulogne, Calais y Dunkerque. Al sur de Somme, sin embargo, no había nada de valor ofensivo, con que los franceses pudiesen atacar hacia el norte inmediatamente.

Solamente desde el norte podía hacerse algo, y ya estaban en marcha los planes para montar una impetuosa ofesiva hacia el sur girando sobre Arras. Pero de nuevo la chirriante y sobrecargada maquinaria del Mando Aliado, se demostró incapaz de actuar con rapidez. En vez de lanzar una gran masa en la contienda, tan sólo dos batallones de carros de infantería Matilda Mark I y II pertenecientes a la 1.ª Brigada de Carros de Combate británica, junto con tres batallones de infantería y los fatigados restos de la 3.ª D.L.M. francesa, estaban listos para atacar el día 21. Para entonces los flancos del corredor habían sido cubiertos hasta Arras por infantería motorizada y la 7.ª División Panzer de Rommel, que había llegado a Arras, donde fue rechazada por los británicos el día 20, se estaba preparando para ponerse en movimiento a las 14 horas en un corto giro alrededor de la ciudad para lanzar un nuevo ataque en el flanco de los ejércitos aliados que se retiraban lenta y vacilantemente hacia la costa. En aquel momento los lentos «Matilda» entraron en acción.

Fue irónico que este primer asalto de los Matilda pusiera de manifiesto casi todos los errores de los aliados en lo relativo a la utilización de las fuerzas acorazadas. Los Matilda habían sido diseñados para apoyo de la infantería en cautelosos ataques tras cuidadosa preparación, no estaban destinados o diseñados para penetraciones lanzadas a toda prisa. Sin embargo, antes del 21, los Matilda habían acompañado al Cuerpo Expedicionario británico, en Bélgica, permaneciendo inactivos, mientras los carros ligeros de caballería aguantaban el fragor del combate (y sufrían graves pérdidas) cuerpo a cuerpo

de la infantería. Después habían sido enviados de vuelta a Arras sobre sus cadenas y nada más llegar, tras un agotador trayecto de 210 kilómetros, se les pidió se lanzasen precipitadamente contra el pasillo alemán, girando alrededor de los arrabales occidentales de Arras por la parte interior del recorrido que había tomado la 7.ª División Panzer. La larga marcha por carretera había cobrado su tributo y tan sólo 58 Mark I y 16 Mark II Matildas estaban presentes de más de un centenar. Las tripulaciones estaban cansadas, y el plan que se les había pedido llevar a cabo estaba toscamente concebido, y basado en una insuficiente y apresurada información sobre un objetivo pobremente definido. (La infantería estaba aún más agotada que los carristas y hubieron de caminar varios kilómetros desde la línea de partida en Viny Ridge hasta entrar en combate, también solamente una de las dos baterías de campaña destinadas a apoyar el ataque llegó a tiempo de tomar parte en él. Prácticamente no hubo coordinación entre carros, infantería y artillería (lo mismo ocurrió con la cooperación de la vecina 3.ème *Division Légère Mecanique*) —no existiendo tampoco apoyo aéreo en un cielo dominado por los alemanes. Fue únicamente gracias a un milagro de improvisación el que las dos columnas de carros, pudieran ponerse en marcha, no siendo por tanto sorprendente el que en su lento avance llegaran a entremezclarse, e incluso a ser tiroteadas por las propias fuerzas francesas.

A pesar de todo, estas dos desordenadas columnas, que dejaban a su infantería más y más atrás según avanzaban, cortaron a la infantería de la 7.ª División Panzer, que quedó seriamente expuesta en ausencia de los carros alemanes empeñados en proseguir su avance y demasiado lejanos para volver a tiempo de salvar a sus compatriotas. Los cañones contracarro alemanes de 37 milímetros fracasaron totalmente en perforar las guresas corazas británicas y los Matildas vagabundeaban a voluntad, causando entre la infantería alemana, el mismo pánico que los carros alemanes habían producido entre los franceses. Fue tan sólo, gracias a los decididos artilleros de los cañones de campaña del 105 y a los antiaéreos de 88 milímetros, que se pudo obligar a detener a los británicos y aún ésto se consiguió debido a que el inadecuado armamento de los Matilda no pudo dominar a los cañones alemanes cuando la infantería y artillería se retrasaron demasiado para poder cooperar. Al anochecer los carros alemanes retrocedieron para restablecer la situación y las columnas británicas hubieron de retirarse por donde habían venido tras pagar por ello un alto precio. Sin embargo, los alemanes habían sido parados por primera vez en Arras, donde Rommel pasó horas de





Izquierda: **La causa de los transtornos —un regimiento Panzer al ataque.** Arriba: **Convertido en un fortín, este Char B sucumbe en una muerte inmóvil.**

ansiedad librando a sus hombres del apuro en que los había metido. El golpe de Arras repercutió a través de todo el sistema nervioso alemán consiguiendo en un corto período parar unas divisiones Panzer alemanas ya en la costa, y hacer volverse a algunas unidades para ayudar a Rommel. Al fin y al cabo, causó una inquietud exagerada por la seguridad del corredor y forzó una serie de órdenes dilatorias a las principales divisiones Panzer en su esfuerzo por ganar Boulogne, Calais y Dunkerque.

En este preciso instante la única reserva blindada aliada aun no comprometida, la 1.ª División Acorazada inglesa, estaba siendo embarcada en Inglaterra, aunque no en muy buena forma para conseguir nada decisivo frente a las bien entrenadas divisiones alemanas, ya que sus carros ligeros se encontraban en desesperante inferioridad, mientras los carros medios, de los cuales terminaban de hacerse cargo, estaban faltos de muchas piezas esenciales y sus tripulaciones aun no dominaban sus interioridades. Pero la guerra no esperaba, asi que mientras una pequeña guarnición retrasaba a los alemanes en Boulogne, un destacamento de la 1.ª División Acorazada, consistente en un regimiento de carros ligeros y medios, y dos batallones de infantería motorizada, fueron desviados desde Cherburgo, y por orden personal de Winston

Churchill, desembarcados en Calais el 22 de mayo.

Calais tenía que ser conservado para retrasar tanto como fuese posible a las columnas alemanas que se movían sin estorbos en el interior. Tan pronto como hubieron salido los carros del puerto hacia Saint Omer el día 23, se vieron obstaculizados no sólo por grupos alemanes dispersos sino también por hordas de refugiados que atestaban los caminos en terrorífica confusión. Al principio la aparición de los carros británicos en medio de los alemanes cogió a estos por sorpresa y hubo varios choques terroríficos, culminando en un combate entre los carros británicos y la 1.ª División Panzer en Gravelinas, en el cual el cañón de dos libras montado por los carros medios a13 causó considerables estragos entre los vehículos ligeros alemanes, llegando además a parar un avance alemán sobre Dunkerque, por la carretera de la costa. Los posteriores intentos de atacar en profundidad a los alemanes fueron frustados, no obstante, pues ahora estaban alerta y conocían que la guarnición de Calais no era de la clase que defendía pasivamente un perímetro. La columna de carros británicos que intentó la salida el día 24 se metió de cabeza en una serie de obstáculos que no pudo superar ni rehuir. La red tendida por los alemanes alrededor del puerto estaba ahora firmemente cerrada y los carros británicos hubieron de pasar de la ofensiva a las acciones defensivas de emergencia de un punto amenazado a otro, cuando la infantería se encontraba en apuros. Para el día 26, no se podía conseguir nada más y la guarnición estaba a punto de rendirse, por lo que los pocos carros supervivientes hicieron una última y desesperada carrera a lo largo de la playa hasta alcanzar un asilo temporal dentro del perímetro de Dunkerque donde la evacuación de la Fuerza Expedicionaria británica y el Ejército francés estaba en pleno desarrollo.

Las fuerzas acorazadas aliadas sucumbían dentro de la bolsa al este de Dunkerque, la cual veía disminuir rápidamente su tamaño. Aquí y allá los carros franceses se defendían antes de rendirse al quedar aislados o sin combustible. En las escarpaduras al sur de Vimy Ridge los Matildas supervivientes de la 1.ª Brigada de Carros realizaron una rápida acción de retardo contra la 5.ª División Panzer el 23 de mayo y de nuevo, el día 27, hicieron irrupción en una cabeza de puente alemana a través del canal de La Bassée cerca de Givenchy. Aquí, como en Arras, uno de los batallones de infantería de Rommel, fue sorprendido sin carros ni un adecuado apoyo anticarro. «La situación fue muy crítica» escribió, pero esta vez Rommel tenía sus carros a mano y listos para rechazar a los británicos. En todo caso, los aliados no tenían otra intención que contraatacar localmente. Por todas partes estaban en completa retirada hacia Dunkerque y solamente en casos de gran emergencia, los pocos carros ligeros de caballería, se volvían para contraatacar. En numerosas acciones habían aprendido la amarga lección de cuan vulnerable era su delgada coraza ante los cañones anticarro enemigos, que podían perforarles, mientras que ellos, solamente armados con ametralladores y sin un cañón que disparase proyectiles de gran potencia, no podían hacer otra cosa que disparar al azar contra el enemigo al máximo alcance. Las carreteras de Bélgica y el norte de Francia estaban sembradas con los restos de un ejército mecanizado aliado que no había podido hacer uso de su inmensa potencia intrínseca. No fue por más tiempo una situación de carros luchando hasta la muerte, con la evacuación cada vez más rápida la cuestión era simplemente mantener el perímetro, defendiéndose de los ataques aéreos y terrestres alemanes, destruyendo sistemáticamente, tanto como era posible de la ahora inerte acumulación de muchos años de producción industrial de la preguerra, para impedir que cayese en manos alemanas.

En cuanto al centro de la batalla, este se había desplazado primero al sur de la línea del Somme y el 24 de mayo a la proximidad de la cabeza de puente alemana en Abbeville. Lo poco que restaba en condiciones de combate de las fuerzas acorazadas aliadas fue llevado allí para intentar una nueva carga, de acuerdo con la orden ridículamente optimista, del general Altmayer que mandaba el X Cuerpo francés... «avanzar sobre Saint Pol, con el objetivo de aligerar la presión sobre la Fuerza Expedicionaria británica». Primero las cabezas de puente alemanas habían de ser eliminadas entre Dreuil y Picquigny, como requisito esencial para el establecimiento de cabezas de puente propias en la orilla opuesta, antes de atacar hacia el norte. Pero la 1.ª División Acorazada inglesa, que aún estaba siendo desembarcada en Cherburgo cuando se dio la orden, no estaba en lo más mínimo lista o en condiciones para este tipo de operaciones, que de hecho habrían sido enteramente apropiadas para los carros Matilda de la 1.ª Brigada Acorazada, si hubiesen estado disponibles. En ningún caso, las unidades de la 2.ª y 3.ª Brigada Acorazada, estaban listas para el combate, pues no solo no había llegado la artillería de campaña, sino que sus batallones de infantería y un regimiento de carros se habían consumido en Calais y además sus restantes cinco regimientos de carros carecían de accesorios esenciales. Los cañones estaban aún cubiertos de grasa, la provisión de proyectiles perforantes era muy pequeña y muchos ametralladores no podían disparar por faltarles piezas esenciales. Además los carros cruceros medios eran el fruto de la tacañería de Elles, los baratos y aún no probados A9, A10, con unos pocos A13.

A pesar de todo, las unidades de la 2.ª Brigada Acorazada hicieron cuanto pudieron, el día 24, para irrumpir en las cabezas de puente, a pesar de que se emplearan unidades completamente inadecuadas en lo que se había contemplado como una operación preliminar tan sólo. Desde el principio, la 1.ª División Acorazada perdió de vista la necesidad de la concentración y las cabezas de puente permanecieron intactas. Además los alemanes que estaban alerta y ya que se habían apoderado de esta cabeza de puente como trampolín para su próximo ataque a Francia central, iniciaron un rápido refuerzo de sus unidades. El tiempo trabajaba a su favor, pues Altmayer decidió aguardar hasta que pudiese reunir una fuerza realmente poderosa y lo consiguió el día 27 de mayo, pero en aquel momento se hallaba en pleno desarrollo la evacuación de Dunkerque y la necesidad de auxilio innecesaria. Las divisiones ligeras francesas de caballería, que había recibido un tremendo castigo en las Ardenas, estaban en camino junto con la 4.ª D.C.R. de deGaulle —esta última forjada y templada en la batalla, había cubierto parcialmente sus pérdidas, aunque abandonó unos treinta carros averiados al borde del camino en su marcha de 200 kilómetros desde Laon.

La 1.ª División Acorazada británica y la 4.ª D.C.R. francesa, atacaron hombro con hombro el día 27, pero inmediatamente se vio con claridad que las lecciones de la pasada quincena aún no habían sido comprendidas. Los británicos, únicamente equipados con carros rápidos, escasamente acorazados fueron invitados a avanzar al lento paso de la infantería francesa, salto a salto contra un enemigo inmóvil. A pesar de las protestas británicas de que ello sería fatal, los franceses insistieron y en ausencia de oposición siguieron tras los carros con gran entusiasmo hasta el segundo salto. Entonces el enemigo dió señales de vida, y aunque los carros trataron de luchar a través del río, y sufrieron en consecuencia, la infantería francesa no quiso seguir y el ataque hubo de pararse, mientras el jefe francés estudiaba planes alternativos, de los cuales el favorito era el permanecer a salvo en el límite alcanzado y distribuir los carros entre la infantería en la forma corriente y suicida de muchos jefes franceses cuando tropezaban con dificultades. Pero no todo, pues de Gaulle tenía ideas claras y con sus mejores carros blindados creó una gran posibilidad de romper hacia Abbeville con los vacilantes británicos a su izquierda. Durante los días 27 y 28 avanzó aún un segundo salto (contra escasa oposición) y prosiguió combatiendo cuando las reforzadas defensas enemigas devolvieron el fuego copiosamente. Las pérdidas de carros aumentaban y aunque los alemanes experimentaron sobresaltos en los dos días de duros combates, —un profundo terror a los carros penetró en los huesos de nuestros soldados (alemanes), no existía nadie, prácticamente hablando, que no hubiese perdido a algún camarada...,— estaban ya listos, para recomenzar la ofensiva y desde ese momento perdió todo su significado el interponerse en su camino.

La ofensiva final alemana, empezó el 5 de junio, encabezada por las divisiones Panzer que se habían recuperado de las



Arriba: **Luchando en una batalla inadecuada a sus características, estos carros cruceros A13 en Abbeville soportaron maltrechos los ataques alemanes.** Abajo: **Matilda Mark I británicos.**



arduas jornadas iniciales de la campaña y cuya confianza no conocía límites. Entonces, cuando nada podía evitar la victoria final, los franceses, comenzaron a combatir en puntos, con algo de su antiguo vigor. Desprendiéndose de las fascinación de guarnecer líneas continuas, al fin buscaron refugio en cierta forma de concentración, convirtiendo los pueblos y montes en fortalezas locales e intentando dominar con sus fuegos el campo intermedio. Pero el fuego no era suficiente contra los vehículos acorazados enemigos y solamente hubiese sido eficaz si se hubiese apoyado con fuerzas móviles; desgraciadamente las verdaderas fuerzas acorazadas habían sido dispersadas y malgastadas en las primeras semanas de campaña. Los archivos alemanes hablan de la creciente furia con que al principio se enfrentó su nueva ofensiva, destacando la dificultad para obligar a los franceses a desalojar sus posiciones «erizo», pero una vez que se consiguieron las penetraciones iniciales y rechazados los últimos desesperados contraataques de los carros blindados franceses, no existió nada que pudiese parar el profundo avance, dirigido hacia los puntos vitales de Francia, del cual no podrían recobrarse. La rendición más abyecta se convirtió en una simple formalidad.

La campaña se estaba aproximando velozmente a su fin y los franceses fatalistamente estaban dejando caer sus armas. Una Francia desconcertada no era por más tiempo el sitio adecuado para un extenuado pero colérico Ejército británico. Todo lo que restaba de sus elementos acorazados estaba siendo enviado desde el Somme, empeñado en una carrera con Rommel a través del Sena hacia Cherburgo, donde aguardaban barcos para devolverlos a Inglaterra. Estos supervivientes serían todo lo que se podría oponer a una invasión alemana de Inglaterra, si es que esta tuviese lugar.

Las fuerzas acorazadas francesas, junto con el ejército de infantería del viejo estilo yacía muerto como un monstruo herido, con sus entrañas feamente esparcidas por todo el campo de batalla, con su cerebro aporreado y su corazón roto y despedazado. Raramente antes, un ejército tan grande como el puesto en campaña en 1940 por los Aliados había sido destruido tan total y rápidamente y esto se debió a que los alemanes se beneficiaron totalmente de su gran superioridad técnica, aunque era razonable esperar que los ingleses y franceses hubiesen desempeñado un mejor papel. El fallo no sólo fue debido a una mala organización o a la utilización de métodos equivocados —aunque esto fuera bastante evidente— sino principalmente a un choque de voluntades en la que un lado había impuesto un despiadado dominio sobre la del otro. Las profecías de Fuller se habían cumplido al pie de la letra por sus discípulos alemanes. El golpe paralizador había sido principalmente psicológico y sólo secundariamente físico; una nación entera había sido decapitada por un golpe imprevisto del que había sido incapaz de recobrarse. Los ojos del mundo se volvieron ahora hacia la Gran Bretaña (cuyas pérdidas habían sido de 700 carros) y se hacían preguntas tales como ¿podría mantenerse en una guerra que se veía claramente estaba dominada por las fuerzas acorazadas, reemplazar las enormes pérdidas materiales sufridas y poner en campaña un nuevo ejército que pudiese batir a los alemanes en su propio juego? Se preguntaba, también ¿si aún sería capaz de resistir a los italianos en el Mediterráneo, después de su entrada en la guerra el día 10 de junio?

Renacimiento

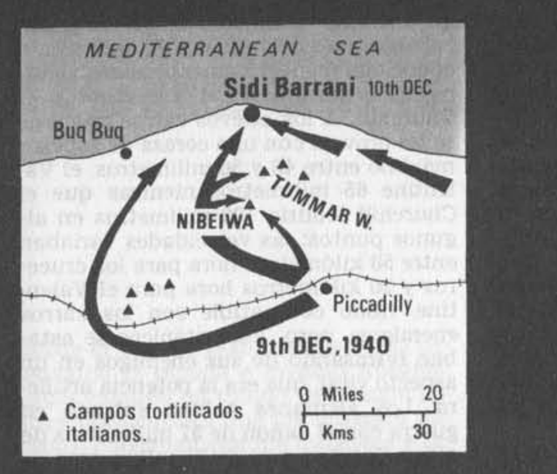
Desde el día, en 1935, en que Italia desenvainó la espada e invadió Abisinia, había existido un estado de tensión política dondequiera que los intereses italianos, chocaban con los franceses e ingleses, y esta tensión había ejercido una influencia militar sobre el desarrollo de las fuerzas acorazadas aliadas mucho antes de que Alemania se lanzase a la guerra. La intervención de los carros italianos (junto con los de Alemania) en la Guerra Civil española había sido contemplada con gran inquietud, y los grandes ejércitos italianos que habían sido mantenidos constantemente a lo largo de la frontera franco italiana y a lo largo de la frontera de Cirenaica y Egipto se consideraba como una seria amenaza. Los franceses podían defender fácilmente la suya en la montañosa Riviera, pero el ejército británico podía verse en un apuro en el desierto ya que el rearme italiano estaba en marcha mucho antes que el inglés se iniciase.

Como un pequeño factor disuasorio se habían reunido unos pocos carros medios y ligeros, junto con infantería y vehículos acorazados, cerca de Mersa Matruh, no del todo apropiados para un combate serio, pero dedicados a mantener las apariencias y adquirir experiencia sobre la forma de operar las fuerzas mecanizadas en el desierto. Aun así, los vehículos acorazados no eran nada nuevo en esta zona del planeta. Los propios italianos habían empleado vehículos acorazados en Tripolitania, antes de la Primera Guerra Mundial y vehículos acorazados británicos habían luchado con los senusistas en Cirenaica en 1915. Desde entonces diversos aventureros, rincipalmente británicos, habían explorado el mar de arena a cientos de kilómetros al sur de la costa mediterránea. Pero sería una equivocación el sugerir que los europeos aceptaban de buena gana el vivir en el desolado desierto sin fin. De hecho la inhospitalaria inmensidad del desierto era bastante repulsiva, y sumado a los rigores impuestos por el primitivo contorno el calor del día, y en invierno, el frío de la noche, estaba el siempre crónico temor de llegar a perderse irremediablemente en un terreno sin agua.

No obstante, durante la década de los años treinta, un importante número de soldados británicos aprendieron las técnicas básicas de supervivencia y navegación por el desierto —una educación que adquirió importancia creciente según se iban sucediendo los sobresaltos políticos. En septiembre de 1938, cuando la crisis de Munich parecía probable que llevase a la Gran Bretaña al conflicto con los italianos, igual que con los alemanes, se tomó una nueva medida militar; las dispersas unidades del Cuerpo de Carros con sus vehículos medios y ligeros y la recientemente mecanizada caballería (el 7.º de Husares, con carros ligeros, el 8.º de Husares con camiones Ford y el 11.º de Husares sobre antiguos vehículos acorazados) fueron constituidos finalmente en una división móvil y su mando dado a Hobart, trasladado precipitadamente de Inglaterra. Hobart había de improvisar a toda prisa, pero con tres años de experiencia entrenando la 1.ª Brigada Acorazada con tan sólo escasos medios, sabía al menos como empezar. «Decidí concentrarme en dispersión, flexibilidad y movilidad... y tener la división y sus formaciones bien comunicadas, preparadas y bajo control inmediato. Realmente en el momento de iniciarse la guerra en septiembre de 1939, Hobart casi había conseguido totalmente su objetivo, a pesar de las reacias y anticuadas máquinas de que disponía y el escepticismo de sus superiores. El estaba listo, pero los italianos no atacaron de forma que a Hobart se le negaron los frutos de sus trabajo cuando fue destituido del mando por los generales Wavell y Wilson, por la razón de que «no tenían confianza en su habilidad para mandar la División Acorazada a su satisfacción», por lo que ellos juzgaban una supercentralización del mando de Hobart y la herejía de sus ideas tácticas, basadas en la invencibilidad del carro con exclusión del empleo de otras armas en correcta proporción. El tiempo demostraría quien estaba en lo cierto.

Inmediatamente que Italia entró en la guerra, la División Móvil, rebautizada 7.ª División Acorazada y portando el signo de Jerboa (Rata del Desierto), atacó a los italianos a lo largo de la frontera, barriéndolos desde las remotas profundidades del desierto donde ellos estaban más en su elemento que los italianos, que se aferraban incómodamente a puestos fortificados (tal como Capuzzo). Estos fueron los primeros dividendos del entrenamiento de Hobart y el resumen de las ideas tácticas por él defendidas. Durante los próximos tres años el principal movimiento táctico en el desierto había de ser este tipo de ataque desde el flanco, más efectivo cuando era usado por el bando mejor adaptado a las condiciones ambientales y por esto preparado para operar más lejos de la costa.

Las tácticas no tienen significado, sin hombres bien entrenados y material adecuado para llevarlas a cabo —y desde luego ninguno habría disponible para el Ejército del Oriente Medio (que en julio de 1940 era la única fuerza terrestre en contacto físico con el Eje) si las Islas Británicas fuesen invadidas y ocupadas por los alemanes. El Ejército británico, que había vuelto desorganizado de Dunkerque, podía reunir algo menos de 200 carros aptos para el combate a finales de junio y a la par las factorías estaban lejos de alcanzar una gran producción. Antiguos carros medios estaban siendo desenterrados para operar junto con una mezcla de carros ligeros A-9, A-10, A-13 y Matildas. La próxima generación de carros se hallaba en diferente situación de preparación; carros cruceros Mark V y VI (que serían conocidos respectivamente como Covenanter y Crusader) el Valentine y el Churchill. A los nuevos carros cruceros se les proveía con una coraza de espesor máximo entre 40 y 50 milímetros, el Valentine 65 milímetros nientras que el Churchill tendría 102 milímetros en algunos puntos: las velocidades variaban entre 50 kilómetros hora para los cruceros y 20 kilómetros hora para el Valentine, (todo compatible con los carros enemigos), pero, los británicos se estaban retrasando de sus enemigos en un aspecto vital, que era la potencia artillera. Los alemanes habían entrado en guerra con el cañón de 37 milímetros de alta velocidad y el de 75 milímetros de baja velocidad: los británicos tenían su cañón de 40 milímetros de alta velocidad que era en cualquier aspecto tan bueno como las armas alemanas excepto que, al contrario, que el 75 no podía disparar un buen proyectil de gran potencia explosiva. Después de sus decepcionantes experiencias contra los bien acorazados Matildas y Char B, los alemanes se dieron cuenta de que debían acelerar la mejora de los cañones de sus carros de combate principales, y desde el verano de 1940, el 37 milímetros fue reemplazado rápidamente por el 50 milímetros corto y posteriormente por versiones aún más poderosas de 50 y 75 milímetros. A los británicos les habría gustado reemplazar su 40 milímetros, en su 57 milímetros (cañón de 6 libras) tenían un arma de primera clase, pero el poner este cañón en producción en el período inmediatamente posterior a Dunkerque habría significado parar la producción del 40 milímetros en un momento en que cualquier tipo de cañón era mejor que nada. Controlados por la política del primer ministro de que todos los recursos debían ser concentrados en la producción, con exclusión de la investigación y desarrollo, los británicos proseguían lanzando una masa de anticuadas armas mientras reducían el desarrollo de la próxima generación. En 1940 se podía haber llegado a la paridad, en calidad, con las fuerzas enemigas, pero la incontrovertible necesidad de reemplazar las pérdidas de Dunkerque obligó a dar prioridad a la cantidad prescindiendo de la calidad.





Arriba: **La acometida de O'Connor —9 diciembre 1940—**. Abajo: **La persecución de O'Connor —diciembre 1940 a febrero 1941.**

Mas una vez que se renunció a la primacía de ésta, las posibilidades de volverla a ganar se hacían más y más remotas según pasaban los días.

Igualmente fundamental era salir del embrollo en que se debatía la producción y diseño de carros británicos, al cual se había llegado como resultado de la pobre organización industrial y ministerial. Buena parte de culpa se debía al hecho de que antes del comienzo de la guerra se había constituido un Ministerio de Abastecimientos, parte de cuyos deberes era la provisión de carros, tarea ésta que hasta ahora había sido obligación del ministerio de la Guerra. Desgraciadamente la mayor parte de los pocos oficiales técnicamente calificados disponibles, habían sido enviados a poner en marcha el nuevo ministerio, y esto privó al Ministerio de la Guerra de casi todos sus especialistas en carros y por tanto el consejo de los expertos en el momento en que la expansión entraba en plena marcha. Al principio el Ministerio de Abastecimientos podía tan sólo continuar construyendo aquellos carros ya ordenados —que eran una gran cantidad de carros de infantería fuertemente acorazados y unos pocos, de los más ligeros y rápidos carros cruceros, de acuerdo con la política adoptada por Elles y respaldada por el Ministerio de la Guerra y de la que no había escape inmediato. Se ordenó la fabricación de nuevos carros crucero, pero en cualquier caso harían falta muchos meses para montar las líneas de producción y entrenar a la mano de obra y esto significaba que por largo tiempo habría demasiados carros de infantería y muy pocos carros cruceros. Mientras tanto se estaban asimilando las lecciones de la derrota francesa de las que se dedujo que la invulnerabilidad de la coraza de los Matilda prestaba credibilidad a los carros de infantería con lo que se llegó a una demanda de nuevos carros con coraza de más de 80 milímetros de espesor. Pero existía también una demanda completamente razonable de diez divisiones acorazadas —cinco para la primavera de 1941, siete para el verano y el resto para finales de año— y se quería que las divisiones acorazadas fuesen equipadas con carros cruceros (que no iban a estar listos) y no carros de infantería.

En el verano de 1940, en Gran Bretaña, las existentes 1.ª y 2.ª Divisiones Acorazadas fueron completadas con nuevos carros traídos directamente de las líneas de producción, mientras los cuadros de las futuras divisiones empezaban a reunirse y entrenarse con cualquier medio improvisado que pudiese idearse. Aunque la producción de carros aumentaba rápidamente —fue de 1.399 en 1940 (comparada con 1.460 en Alemania) elevándose a 4.841 en 1941— estas cifras aún incluían una preponderancia de carros ligeros, virtualmente sin utilidad y en ningún caso se aproximaba a los 10.000 vehículos que el Primer Ministro consideraba necesarios para equipar las nuevas divisiones acorazadas y unidades de carros de infantería, reemplazar pérdidas en combate y crear una reserva. Al aumentar las demandas de nuevo, en el otoño de 1940 y por cuarta vez desde 1938, se cambió la organización de las divisiones acorazadas. Ahora iban a estar integradas por seis regimientos mixtos de carros medios y ligeros, un regimiento de vehículos acorazados y tan sólo uno de artillería pero con tres batallones de infantería, esta formación requería 320 carros por lo menos. Y en algunos casos, estos podían ser solamente carros de infantería, tales como el Valentine que entre tanto aparecieran los nuevos tipos habían de mantenerse en la brecha.

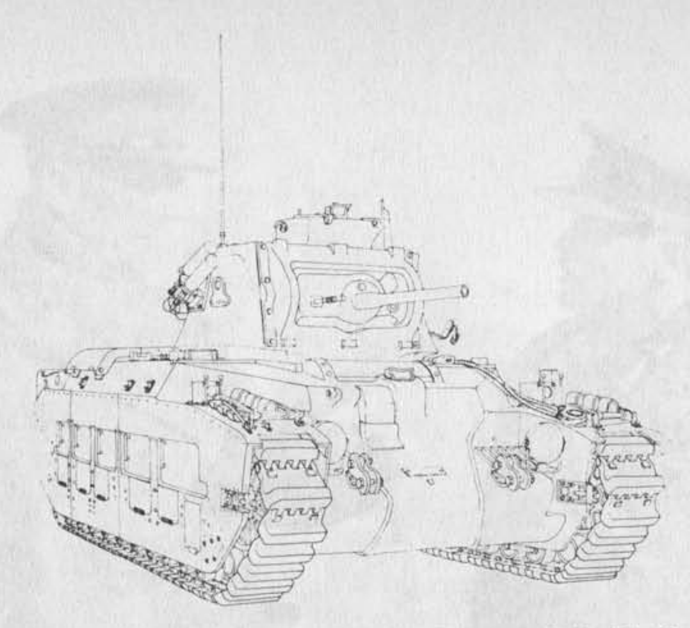
La provisión de carros y otros vehículos esenciales para las formaciones acorazadas, no era sino una importante faceta en la tarea de crear un nuevo ejército, con el cual equipararse a los experimentados alemanes. De arriba abajo los británicos sufrían una terrible escasez de oficiales que comprendiese realmente los problemas de formar, entrenar y mandar tropas acorazadas, cuyas características eran completamente opuestas a las de las fuerzas convencionales. No obstante muchos sabían como hacerlo y trataban desde todos los niveles de rectificar el embrollo. En noviembre, Churchill escribía pidiendo carros «I» en lugar de cruceros. «Debemos adaptar nuestras tácticas en este momento a este arma ya que no tenemos otra. Entre tanto, la producción de carros cruceros y de A22 deberá ser impulsada hasta el último extremo». Pero el A22 era con todo otro pesado (pronto



fue conocido como Churchill) y por ello no adecuado para las divisiones acorazadas. El Ministerio de la Guerra No estaba en posición de refutar muchos falsos argumentos, puesto que los expertos en carros estaban en el Ministerio de Abastecimientos, con lo cual no estaban al tanto de los últimos requerimientos operacionales. Por otro lado la recién creada dirección de vehículos acorazados de combates, dentro del Ministerio de la Guerra aún no era lo bastante fuerte, como, para hacer sentir su influencia. El punto de consulta reconocido entre los dos ministerios —la Oficina de Carros— era también débil, ya que tenía responsabilidad pero no poder y padecía una destructiva secuencia de reorganizaciones. A corto plazo, el Ministerio de Abastecimiento, podía producir los diseños existentes pero al mirar hacia el futuro no se encontraban planes adecuados ni el acuerdo necesario para elaborarlos.

Arriba: **Primera escaramuza —vehículos oruga acosan Fuerte Capuzzo—.** Derecha: **Los arquitectos de la victoria en el desierto —los generales O'Connor y Wavell.**

Había opiniones en abundancia pero difícilmente se encontraba alguno con autoridad basada en experinecia. La mayoría de los destacados expertos de antes de la guerra habían sido dispersados —Fuller retirado, Broad y otros en la India, Pile (miembro de la primera Fuerza Experimental, en la jefatura de un Mando Antiaéreo cuyas demandas de movilidad eran mínimas y Hobart, despedido, retirado y sirviendo en la Home Guard, donde cumplió su servicio militar como cabo. Fue a Hobart, a quien se volvió el Primer Ministro, como al hombre para hacerse cargo por completo de los carros; de hecho para crear lo que Hobart describiría como «Formaciones acorazadas de combate integrales», libres de formaciones no acorazadas y no encadenadas o



La clave del asalto a las guarniciones italianas del desierto. El Matilda Mark II, rey del campo de batalla con su coraza de 80 mm., impenetrable a cualquier cañón. Peso: **26 Tm.** Armamento: **1 × 40 mm. y 1 ametralladora.** Velocidad: **24 Km/h.** Autonomía: **112 Km.** Tripulación: **4.**

entorpecidas por formaciones de infantería. «Esta fuerza consistiría en veinte divisiones incluyendo unidades de paracaidistas, ingenieros, infantería, artillería motorizada y antiaéreas, organizadas por un General en Jefe del Ejército Acorazado quien «debería tener el total apoyo del Consejo del Ejército para llevar a cabo su tarea y ser el mismo, miembro de este Consejo». Pero esto fue demasiado para el Consejo cuyos miembros estaban ya algo desalentados ante el pensamiento de un Hobart en pleno desbordamiento, fuera del remanso de su retiro y bullendo entre todos ellos. El general Dill, contemporizó y ofreció a Hobart, el mando de una de las divisiones acorazadas aun no formadas, o un diluido mando del Real Cuerpo Acorazado, con la tarea de poner en pie y entrenar una fuerza acorazada y entonces ponerla a disposición del ejército para que la utilizasen como les pareciese. Las especificaciones para el diseño de carros corresponderían al nuevo jefe del Real Cuerpo Acorazado (C.R.A.C.), quien sobre todo no sería miembro del Consejo del Ejército. Hobart no podía aceptar nada de esto, porque vio las trampas de «... una organización podrida —destinada al fracaso— y cuando se hiciese evidente, él sería, por descontado, una adecuada cabeza de turco». Por tanto, Hobart lo declinó y comenzó a formar una división acorazada, mientras se nombró para ese puesto al general Martel, cuyo interés en los carros databa de los días en que había pertenecido al estado mayor de Elles en la Primera Guerra Mundial. Desde un punto de vista técnico era más efectivo y dedicado que ningún otro.

Sin puntos de referencia, ya que el Ministerio de la Guerra había encontrado demasiado difícil trazarlos, Martel, se puso a establecer una organización realista y a reiniciar la educación de aquellos cuya tarea sería combatir en las batallas acorazadas del futuro. El reclutamiento de hombres estaba en plena actividad, la organización de entrenamiento que había de convertirles en conductores, artilleros, operadores de radio y comandantes, estaba poniendo manos a la obra con ahinco y las lecciones tácticas aprendidas en Francia estaban siendo aplicadas para modificar la doctrina existente. Jefes experimentados, cuyas ideas aún habían de ajustarse al paso de la guerra acorazada, estaban siendo preparados y los instrumentos de mando, oficiales de estado mayor bien entrenados para poner en práctica los deseos de us jefe, a través de canales de mando bien preparados, estaban siendo reunidos y adiestrados en su función con imaginación y mucha mayor velocidad que en el pasado. Parcialmente, la medida del éxito de Martel dependería del futuro éxito de sus jóvenes tan pronto entraran en combate y aunque no tenía poder más que para hacer sugerencias sobre los vehículos que habían de darle, se le atribuiría el subsiguiente éxito o fracaso de las fuerzas acorazadas británicas en los dos años próximos.

En el mismo instante en que los británicos estaban racionalizando sus fuerzas acorazadas bajo la amenaza de la invasión en 1940, los norteamericanos estaban haciendo lo mismo, y también a toda prisa ya que ahora se veía la posibilidad de guerra más próxima que al comienzo del año. Tardíos en iniciar, la reorganización los norteamericanos se movieron velozmente una vez que la necesidad llegó a ser abrumadora. Como ya había sucedido antes, y dado que esta medida no se había estudiado suficientemente se vieron obligados a emular a los otros. En julio, bajo la inspiración del general A.R. Chaffee, combinaron unidades de carros de caballería e infantería mecanizada, en un Cuerpo Acorazado basado en Fort Knox, que en esencia era una copia directa de la filosofía del arma acorazada alemana, ya que la idea de que fuera una fuerza decisiva por sí misma, fue debidamente aceptada. La 7.ª Brigada Experimental de Caballería se convirtió en la 1.ª Brigada Acorazada de la 1.ª División Acorazada; así esta división, con su equivalente de seis batallones de carros ligeros y dos de medios, apoyados por unidades de reconocimiento, artillería y motorizados, se parecía específicamente a las primitivas divisiones Panzer, comprendiendo en total 700 vehículos acorazados incluidos 381 carros de combate. Por añadidura, el 1er Batallón del 67 Regimiento de Infantería sería equipado con carros pesados siendo calificado como Unidad de Reserva del Gran Cuartel General y designado como el primero de muchas unidades para operar en apoyo directo de las formaciones de infantería. Al igual que las primeras divisiones Panzer, pronto padecieron terribles escaseces y anomalías en el equipo, ya que la industria norteamericana todavía estaba fabricando solamente carros ligeros mientras que el diseño más avanzado de carro medio era el M2A1 con sólo un cañón de 37 milímetros y una coraza de 25 milímetros. No existían proyectos para un carro de combate pesado, más aún, hasta agosto no se pidió un carro de combate provisto de cañón de 75 milímetros y ya que esta máquina tardaría por lo menos dieciocho meses para entrar en producción, hubo de idearse una impovisación. Esta consistió en realizar mejoras en un carro de combate experimental ya existente —el T5E2— montándole un cañón de 75 milímetros en un montaje lateral con un recorrido limitado y un cañón de 37 milímetros en una torreta de giro completo. A su debido tiempo, el producto de esta improvisación sería el primer carro de combate medio norteamericano que entrase en acción, aunque no en manos norteamericanas. Pero mucho antes la guerra acorazada había de alcanzar nuevas cumbres de violencia.

La primera etapa en esta escalada tuvo lugar en el desierto pocos días después de que Martel se hiciese cargo de su puesto resultando ser una sorpresa tanto para los italianos (que fueron atacados) como para el Primer Ministro británico en Londres, que estaba ajeno a que se hubiese planeado un ataque por parte del general Wavell y el Ejército del Desierto. Desde julio, sin embargo, el ejército de Wavell, había sido forzado a mantenerse a la defensiva estrictamente aunque solo por un corto período. La superioridad moral ganada por la 7.ª División Acorazada desde el principio, había impuesto una enorme cautela a las tropas italianas al mando del mariscal Graziani, que en los primeros tres meses de la guerra estuvieron bajo presión constante, tanto en el desierto donde los británicos les causaron 3.500 bajas por solamente 150 propias, como por parte de Mussolini quien exigía que Egipto fuese invadido. Por último, el 13 de septiembre, el ejército de



Arriba: **Carros ligeros y cruceros en el desierto.** Izquierda: **Carros ligeros Mark VI explorando el flanco italiano.** Abajo izquierda: **Los Matilda avanzan hacia el combate a corta distancia.**

Graziani, salió de sus campos atrincherados para avanzar, con un contigente de cinco divisiones y 200 carros de combate anticuados, a lo largo de la carretera de la costa hasta Sidi Barrani. Durante todo el camino fueron hostigados por la 7.ª División Acorazada, cuyos carros de combate ligeros y coches blindados se lanzaban desde el flanco del desierto, apoyados por carros cruceros y artillería, atacando a los rezagados y creando una atmósfera de incertidumbre. Desesperadamente superados en número, los británicos no podían ni aún pensar en pararse y resistir delante de Mersa Matruh ya que en cualquier caso deseaban conservar sus vehículos que sufrían multitud de averías por excesivo kilometraje. Era raro que más de 200 de los 306 carros de combate estuviesen rodando juntos al mismo tiempo.

Se produjo entonces una larga pausa mientras los italianos escavaban a lo largo del frente un nuevo cordón de campos fortificados, al sur de Sidi Barrani y empezaban a almacenar municiones para su siguiente avance. Esto sirvió para que Wavell y el jefe de la Fuerza del Desierto Occidental teniengente general Richard O'Connor (quien había sido comandante de una de las primeras brigadas experimentales) llegasen por diferentes caminos a la misma conclusión, de que ya que el enemigo no avanzaba, debería ser atacado. Para finales de noviembre, estaban disponibles los medios para atacar, ya que las Fuerzas del Desierto Occidental habían sido significativamente reforzadas con unidades de refresco y equipos traídos de la India y el Reino Unido. Los refuerzos más importantes eran la 4.ª División india de Infantería, el 2.º Regimiento Real de Carros equipado con carros cruceros A9, A10 y A13 y el 7.º Regimiento Real de Carros con los Matilda II, unos pocos de los cuales habían probado ser casi impenetrables a los cañones alemanes en Arras. El total de la fuerza de carros cruceros era de setenta y cinco, mientras había solamente cincuenta Matildas; el resto de los elementos acorazados estaba constituido por carros ligeros y vehículos blindados.

El plan de Wavell consistía en un fuerte ataque que aturdiese a los italianos en Cirenaica antes de volverse para aniquilarlos en Eritrea; por su parte O'Connor, aunque se percatase del limitado objetivo de Wavell, estaba preparado para aprovechar cualquier oportunidad que le ofreciese el enemigo, ya que era enormemente superado en número y solo podía contar con la sorpresa y la superior calidad de sus tropas para conseguir cualquier éxito. Fue en esta constante búsqueda de la sorpresa donde se demostró el genio de su arte de mando, pero su plan, cuando se desarrolló finalmente, debía mucha de su inspiración al plan Fuller de 1919. Los campos italianos ampliamente separados y demasiado alejados para apoyarse mutuamente, invitaban a la infiltración entre sus campos de minas y fosos anticarros de un ejército mecanizado que avanzara desde el desierto. Dejando a un lado cualquier suposición de que la mera presencia de una fuerza acorazada en la retaguardia enemiga cerca de Buq Buq pudiera causar un colapso, O'Connor planeó usar la 7.ª División Acorazada para aislar los campos desde el oeste, mientras la 4.ª División india con los Matilda forzaba la entrada en los campos, también desde el oeste. En otras palabras, los carros medios se infiltrarían en la retaguardia enemiga y crearían confusión, mientras los carros pesados de infantería con infantería a pie, (que había sido llevada al campo de

batalla en camiones) rompería el frente. Después de esto, se combinaría todo para perseguir y destruir al enemigo. Este era el plan 1919 en su más pura forma con la suplementaria sofisticación de atacar el «frente» enemigo desde el flanco y la retaguardia.

Se comenzó un entrenamiento cuidadoso de las tropas para el combate. Se ensayó cada fase en el mayor secreto, el cual se ayudó a mantener anunciando que después del primer ensayo del 26 de noviembre, habría un segundo a principios de noviembre —que de hecho fue el ataque real—. Como una desviación de la aceptada doctrina de que los carros de infantería deberían permanecer con la infantería atacante, se instruyó a los Matilda, para avanzar a su propio paso, abriendo brechas en las defensas enemigas para causar tanto daño y confusión como fuese posible y dominar al enemigo mientras la infantería india les seguía, tan rápidamente como pudiera, para limpiar lo que quedase. El ataque se preparó para que tuviese lugar el amanecer del 9 de diciembre, lo cual significaba que los lentos Matildas tendrían que ser llevados cerca del frente el 6 de diciembre, para poder empezar la marcha final de aproximación a lo largo del expuesto flanco sur, en la mañana del 7 de diciembre con la rápida 7.ª División Acorazada. Un miembro del 2.º Regimiento rememoraba... observando el avance de los carros de combate con sus cascos ocultos por montones de nubes de polvo, pero con las torretas destacándose claras y oscuras contra el descolorido cielo del occidente, cada uno con dos cabezas emergiendo y dos banderolas ondeando sobre la antena de radio, «y próximo el día»... una maravillosa escena, todo el desierto, al norte, cubierto por una masa de vehículos dispersos —carros de combate, vehículos oruga y cañones, todo moviéndose hacia el oeste, con largos penachos de polvo devanándose tras cada uno.

No podía esperarse que los italianos no los viesen y realmente un avión que sobrevoló la zona a gran altura hizo un debido informe; sin embargo, el mando italiano se tomó cuarenta y ocho horas para reaccionar lo que significó un retraso irrecuperable de veinticuatro horas. Al amanecer del día 9, la 7.ª División Acorazada (bajo el mando provisional del general de brigada Caunter, ya que el comandante estaba enfermo) se introducía amenazadoramente entre las posiciones italianas del frente y sus reservas en la retaguardia, barriendo a los escasos y sorprendidos enemigos que estaban delante. Entre tanto los Matilda disminuían la distancia que les separaba de sus objetivos finales de los campos de Nibeiwa y Tummar, mientras la infantería se apeaba de los camiones y se movía a pie y la artillería destapaba sus cañones y entraba en acción con una violenta barrera dirigida contra los camiones enemigos y los sectores bajo ataque. Los carros de combate italianos que se encontraban fuera del perímetro de Nibeiwa fueron hechos trizas, sus tripulaciones cogidas desprevenidas sin que tuvieran tiempo ni aun de vestirse; dentro de los campos, cuando los Matilda rompieron a través de las brechas, la infantería casi no encontraba resistencia, aunque a menudo los artilleros italianos siguieron disparando hasta ser literalmente aplastados. Más de un Matilda tenía sangre en sus cadenas y el jefe italiano, general Maletti, fue muerto a tiros cuando salía de su abrigo subterráneo. Ante esto, el enemigo se derrumbó y se rindió. En rápida sucesión se administró la misma medicina a los demás campos, hasta que al anochecer habían sido tomados todos los objetivos y aquellos enemigos que no fueron hechos prisioneros huían presos de pánico buscando la salvación en los campos de la retaguardia.

Pero tampoco había seguridad en la retaguardia, pues allí la 7.ª División Acorazada se había movido en línea recta hacia la costa luchando contra tan sólo una ligera oposición. Al día siguiente se puso en marcha la etapa del similar plan Fuller; el asalto combinado de carros medios e infantería con unos pocos Matildas, contra la guarnición italiana de Sidi Barrani. Aquí la rendición enemiga se produjo más repentinamente que antes reuniéndose una agitada muchedumbre de 14.000 ansiosos soldados italianos, que sobrepasaban varias veces en número, a aquellos pocos británicos que desesperadamente trataban de controlarlos: el deseo italiano de resistir había desaparecido completamente ante el vigor del ataque británico. Y así continuó en cada una de



Carros cruceros entran en combate en el desierto del norte de Africa.

las sucesivas posiciones italianas, al este de la frontera de Cirenaica, rindiéndose con mayor presteza que la anterior, hasta que el problema planteado a las fuerzas mecanizadas no fue el de combatir sino simplemente el de mantener sus vehículos en marcha en número suficiente para impresionar con su presencia un enemigo derrotado. Por ejemplo, en el primer día, no menos de tres Matildas continuaron en servicio con las torretas atoradas porque parecía justificado... utilizarlos a causa de su efecto moral.

Se había establecido una forma de actuar. Con coches blindados en cabeza para encontrar brechas para los carros de combate, e infantería motorizada apoyada por artillería, la 7.ª División Acorazada haría un rodeo por el desierto y separaría cada bolsa enemiga del resto. Si la bolsa era pequeña y lista para organizar su propia capitulación sin escolta, como en Buq Buq, la división acorazada aceptaría la rendición y se lanzaría a ejecutar el siguiente envolvimiento. Pero si la plaza era extensa y con un fuerte perímetro, incluso un foso antitanque como en Bardia, la división acorazada simplemente debería completar el cerco y esperar la llegada de la división de infantería con los carros de combate Matildas para acabar la tarea. El general Wavell permanecía inmutable en su plan original de volverse contra Eritrea, a pesar de la magnitud de su éxito en el Desierto Occidental, y el 11 de diciembre mientras los frutos de la victoria habían aún de ser recogidos, le dijo a O'Connor que devolviese la 4.ª División india a Egipto y continuase la persecución con la 7.ª División Acorazada y unas pocas y pequeñas columnas, con la promesa de que la 6.ª División australiana se le uniría a tiempo de asaltar Bardia. O'Connor estaba ahora más preocupado por la necesidad de controlar 20.000 prisioneros que por la necesidad de combatir, y una división acorazada escasa de infantería, depen-

día de las divisiones de infantería para guardar su redada. No obstante las tropas de persecución habían cruzado la frontera, limpiando las bolsas de italianos que no se habían retirado a Bardia (que había sido cercada el 14 de diciembre) o marchado directamente a Tobruk, cuya guarnición pronto pudo ver las patrullas del 11.º de Husares, rastreando en las proximidades del desierto. Esta era la verdadera esencia de la guerra móvil mecanizada, en la cual los vehículos a motor, mantenidos por hábiles mecánicos, podían mantener la presión sobre un enemigo desanimado por tanto tiempo como los abastecimientos de combustible pudiesen mantenerse y fueran suministradas máquinas y piezas de repuesto para sustituir a las averiadas o destruidas en combate. Los británicos estaban practicando este arte casi también como lo habían hecho los alemanes en 1940 y estaban disfrutando de los mismos beneficios que los alemanes, encontrándose que desbordaban a un enemigo, que desde el comienzo, había renunciado al deseo de resistir.

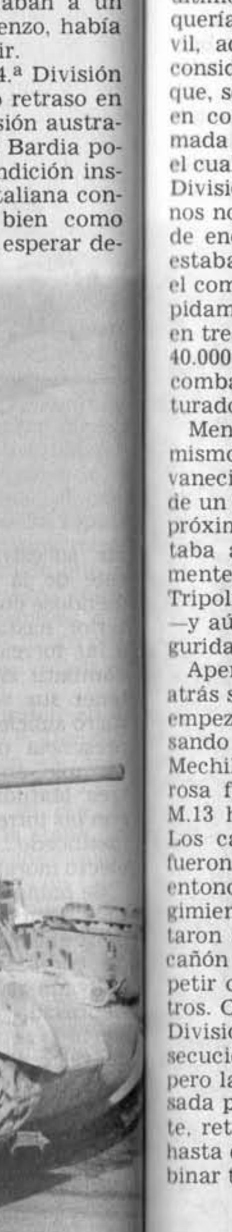
Si se hubiese retenido la 4.ª División india y si no hubiese habido retraso en reemplazarla por la 6.ª División australiana, un asalto inmediato a Bardia podía haber producido una rendición instantánea. Pero la artillería italiana continuaba combatiendo tan bien como siempre, y aunque no podía esperar detener un asalto combinado de todas las armas, ciertamente podía infringir pérdidas prohibitivas a los carros cruceros ligeramente blindados si éstos pretendían llegar a una decisión sin el respaldo de su propia artillería. Precisamente fuertes pérdidas entre los pocos carros crucero que les restaban, era lo último que O'Connor podía permitirse si quería mantener en pie una fuerza móvil, adecuada para contender con un considerable cuerpo acorazado italiano que, según sabía, aún no había entrado en combate. Bardia habría de ser tomada mediante un asalto combinado en el cual la formación principal sería la 6.ª División australiana, pero los australianos no llegaron por completo hasta el 1 de enero y para entonces los italianos estaban mucho mejor preparados para el combate. Aun así el perímetro fue rápidamente penetrado por los Matilda y en tres días todo había acabado y otros 40.000 prisioneros con 127 carros de combate y 462 cañones habían sido capturados.

Menos de una quincena después el mismo destino alcanzó a Tobruk, desvaneciéndose las esperanzas italianas de un asilo seguro en Cirenaica, pues el próximo puerto principal, Bengasi, estaba a 370 kilómetros y era prácticamente indefendible. Una retirada total a Tripolitania era el único camino abierto —y aún éste no ofrecía garantías de seguridad.

Apenas cayó Tobruk, y tras dejar atrás sus exhaustos Matildas, O'Connor empezó a tantear hacia el oeste, atravesando el principal cruce de caminos en Mechili el 23 de junio, donde una poderosa fuerza enemiga de carros medios M.13 habían sido llevados al combate. Los carros ligeros del 7.º de Husares, fueron completamente superados, pero entonces los carros cruceros del 2.º Regimiento volvieron las tornas y ahuyentaron a los M.13, cuya inferior coraza y cañón de 47 milímetros no podían competir con el cañón inglés de 40 milímetros. O'Connor intentaba emplear la 7.ª División Acorazada completa en la persecución, seguida por los australianos, pero la crónica escasez de petróleo causada por la falta de suficiente transporte, retrasó su esquema de manera que hasta el 27 de enero no fue posible combinar tal movimiento y para entonces el enemigo se había escabullido hacia el norte.

O'Connor siempre pretendió que al proseguir no incurría en riesgos serios, pues aunque proyectaba un ataque en el corazón de una región guarnecida por un ejército numéricamente superior, creía que siempre podía retirarse si se veía en apuros; en todo caso el destino de la nación nunca estaría amenazado. Al principio, el gobierno había rehusado su consentimiento para avanzar sobre Bengasi fundamentándose en que la ayuda a Grecia (que había sido invadida por Italia en noviembre) y la necesidad de conquistar el Africa Oriental italiana tuviesen prioridad inmediata, pero el 31 de enero se levantó la prohibición y O'Connor recibió permiso para proseguir aunque sin recibir refuerzos. Sólo le restaban 97 carros de combate ligeros y 50 cruceros y aun éstos con urgente necesidad de reparaciones, pero cuando llegó la noticia de una inminente retirada italiana de la curva de Bengasi, no era cuestión de esperar más. El 4 de febrero la 7.ª División Acorazada (de nuevo el mando de Caunter) se lanzó a través de la base de la curva dirigiéndose a Antelat pasando por Msus, mientras los australianos se abrían camino a lo largo de la carretera de la costa. El éxito total dependía de que las fuerzas acorazadas cortasen la carretera cerca de Beda Fomm antes de que los italianos pudiesen salir de la trampa hacia el sur.

La ruta a través de la región era espantosa y casi desconocida. Los coches blindados de exploración encontraron rutas (muchas de ellas infestadas de minas enemigas) que el resto de las fuerzas acorazadas siguieron día y noche, hasta que al mediodía del 5 de febrero, vehículos blindados y alguna infantería motorizada con artillería cruzaron la carretera justo al Sur de Beda Fomm y establecieron una posición bloqueándola, sólo pocas horas antes que el ejército italiano comenzase a llegar desde el Norte. Poco después, los carros de combate también empezaron a llegar al mismo Beda Fomm, ocupando el terreno elevado al este de la carretera y preparándose para enfrentarse con todos los que viniesen. El combate comenzó por la noche, iluminado por los vehículos incendiados, pero se fue ex-

En Tobruk, el jefe del 7.º Escuadrón R. T. R. hace ondear su trofeo.

tinguiendo gradualmente cuando el enemigo se paró para digerir esta nueva situación y preparar la ruptura a gran escala. A la mañana siguiente se reanudó la batalla muy temprano, aumentando en violencia progresivamente con más de un centenar de M.13 italianos, respaldados por numerosa artillería, tratando de vencer a veintinueve carros cruceros y numerosos carros ligeros. Mientras los vehículos blindados del 11.º de Husares y la infantería motorizada bloqueaban la carretera al sur y rechazaban al enemigo que huía de la batalla cerca de Beda Fomm, las fuerzas acorazadas cortaban cada intento italiano de expulsarlas de las alturas que dominaban la carretera. Maniobrando fluidamente desde unas posiciones desenfiladas a otras y disparando con precisión devastadora (pues la munición escaseaba y había que contar cada disparo) los carros cruceros del 2.º Regimiento, a los que se unieron posteriormente unos pocos más del 1er Regimiento, aguantaron mientras los carros ligeros del 7.º de Husares rodeaban la retaguardia de la columna enemiga, apiñada a lo largo de la carretera y causaban estragos en los débiles e indefensos transportes de la retaguardia. En varios y peligrosos momentos pareció que los italianos se abrirían paso, combatiendo con desesperación en lucha por su supervivencia, no obstante los británicos consiguieron resistir ya que su enemigo persistía en montar una serie de pequeños ataques en vez de concentrarse en un poderoso empuje en masa.

Al anochecer del día 6 la situación fluctuaba todavía, pues aunque los italianos no se habían abierto paso y habían sufrido fuertes pérdidas, estaban lejos de haber sido vencidos y durante la noche fueron capaces de deslizar fuertes columnas por la carretera hasta que chocaron con el 11.º de Husares. Allí el combate se hizo más desesperado que nunca cuando la posición fue parcialmente invadida; al fin los cañones de 25 libras impusieron un alto y los carros de combate del 2.º Regimiento llegaron desde el sur de Beda Fomm quebrantando la resistencia de los italianos obligándoles a rendirse. El campo circundante era un cementerio militar a enorme escala, pues no sólo se habían hecho 20.000 prisioneros, sino que el botín incluía increíbles cantidades de toda clase de cañones y vehículos junto con 101 carros crucero. A cambio de esto sólo se habían perdido cuatro carros crucero y el valor del entrenamiento de sus tripulaciones anterior a la guerra se había justificado, pues las tácticas británicas de disparar parados en posiciones desenfiladas tras las lomas y maniobrar bajo un estrecho radioconrol, era ampliamente superior, en combate de carros contra carros, al método italiano de disparar en movimiento y entrar en combate con un plan preparado, sin el beneficio de aplicar variaciones por radio durante la batalla.

Este fue el equivalente británico de las anteriores victorias alemanas: pronto estas dos deberían encontrarse de nuevo, cara a cara, y entonces se mostraría quien había aprendido más.



Los prisioneros aumentan.

Declive

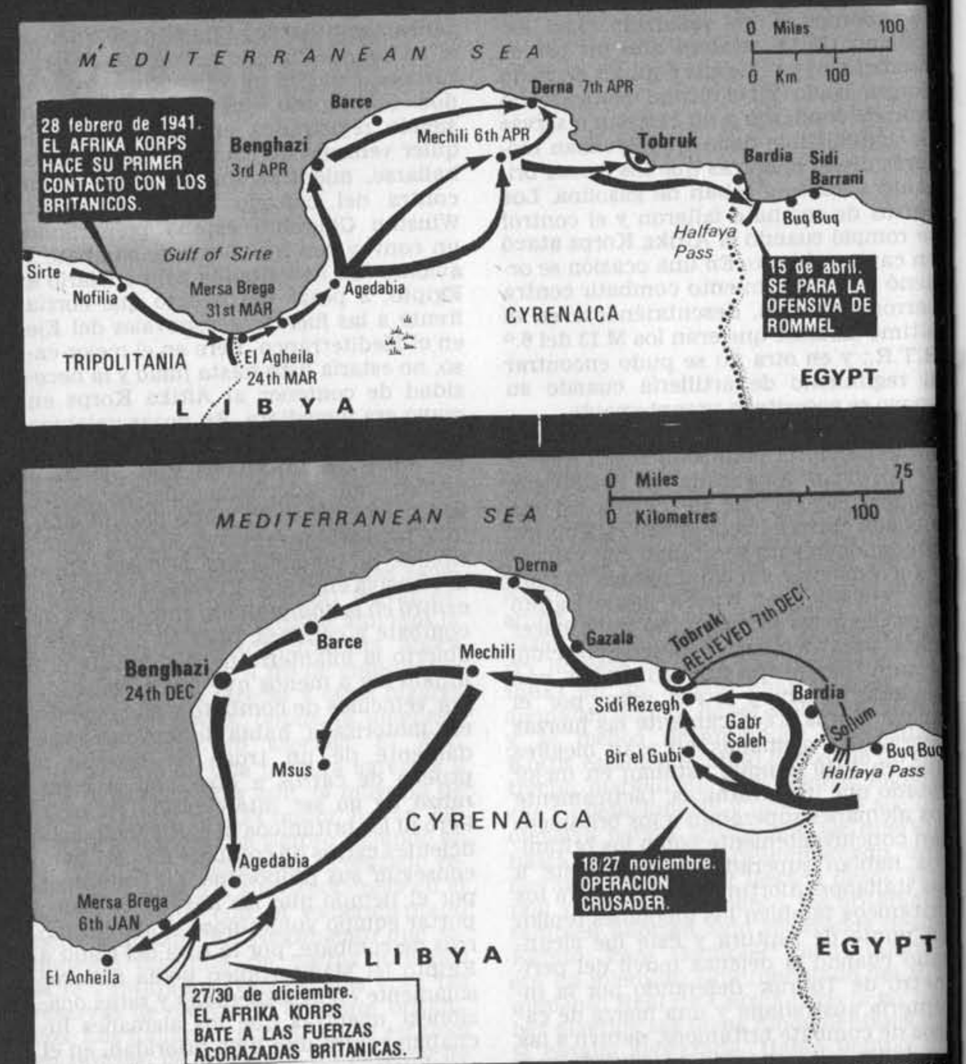
El regocijo que siguió a la victoria de Cirenaica fue de corta duración, pues O'Connor aún estaba preparando propuestas para explotar su victoria con un rápido avance a Trípoli (una aventura que si se hubiese llevado a cabo inmediatamente hubiese dado buenas esperanzas de completa victoria). Wavell estaba siendo obligado a diluir aún más la Fuerza del Desierto (conocida ahora como XIII Cuerpo) a fin de cumplir los compromisos en Grecia y otros lugares del Oriente Medio, donde la amenaza del Eje estaba en ascenso. El XIII Cuerpo pasó de una postura agresiva a otra defensiva. Más aún, la mayoría de los veteranos de O'Connor fueron enviados a descansar a Egipto, dejando en su lugar a un regimiento acorazado recién llegado el 5.º, sin experiencia en el desierto, junto con el experimentado pero debilitado 6.º Regimiento que solamente disponía de carros italianos M.13 capturados, tan escasas eran las reservas de carros de combate británicos. Los italianos, por otro lado estaban en proceso de conseguir un refuerzo de enorme potencial —el Afrika Korps—, el cual, con otras unidades alemanas, iba a dominar inmediatamente el esfuerzo del Eje en Africa y ser una espina mortífera en el costado del Ejército británico. (La historia del Afrika Korps en esta colección Libro de Campañas n.º 1).

El 28 de febrero las patrullas británicas tuvieron su primera escaramuza con el Afrika Korps y se replegaron. Para el 24 de marzo El-Agheila había caído y la infantería y artillería del grupo de apoyo de la 2.º División Acorazada se estaba fortificando para defender el cuello de botella en Mersa el Brega, mientras debilitadas fuerzas acorazadas permanecían en retaguardia como fuerzas de contraataque. El 31 de mayo fue fuertemente atacado el grupo de apoyo pero luchó con tal decisión que el Afrika Korps se vio obligado a detenerse; si en aquel momento el comandante divisionario, general de división Gambier Parry hubiese lanzado sus fuerzas acorazadas en un rápido contraataque los alemanes podían haber sido rechazados y al menos desanimados. El Afrika Korps estaba operando dentro de un estrecho margen de restricciones logísticas y operacionales y una nueva acción ofensiva habría tenido que ser diferida hasta que hubiese desembarcado una fuerza mucho mayor llevada desde Trípoli y para ese momento, los británicos también habrían sido reforzados desde Egipto. Pero Gambier Parry, aunque era un miembro experimentado del Regimiento Real de Carros parecía no haber digerido las ideas fundamentales de la batalla acorazada. Había tiempo de atacar, pero con la oscuridad ganando terreno retuvo sus carros de combate, dejando al grupo de apoyo aislado. Después de esto, sólo cabrá el proceder a una retirada total, extrayendo el tapón del cuello de la botella y permitiendo a los alemanes hacer lo que gustasen. Los carros de combate alemanes estaban en buenas condiciones (aunque no totalmente preparados para el desierto) mientras que las máquinas británicas estaban gastadas, perdiéndose por término medio uno de sus ventidós carros cruceros y veinticinco ligeros por cada 16 kilómetros de recorrido. Los exitalianos M.13 estaban aún en peores condiciones ya que sus equipos de radio (improvisados en el último momento) no eran de confianza y no existían reservas de combustible dado que llevaban motores diesel mientras que los carros británicos los empleaban de gasolina. Los carros de combate fallaron y el control se rompió cuando el Afrika Korps atacó en campo abierto. En una ocasión se ordenó al 5.º Regimiento combatir contra carros enemigos, descubriéndose en el último instante que eran los M.13 del 6.º R.T.R.; y en otra no se pudo encontrar al regimiento de artillería cuando su apoyo se necesitaba urgentemente.

Una contraorden seguía a la orden aumentando la confusión hasta que la 2.ª División Acorazada se desintegró. Bengasi cayó el 3 de abril y empezó una alocada carrera hacia Mechili y Tobruk, quedando la ruta sembrada con vehículos averiados y sin combustible. O'Connor, enviado por Wavell desde Egipto para restaurar el orden, no pudo hacer nada para detener la descomposición, siendo hecho prisionero junto con Gambier Parry y otros jefes, por el Afrika Korps. Técnicamente las fuerzas acorazadas alemanas no eran mejores que en 1940 aunque estaban en mejor estado que las británicas; tácticamente los alemanes superaban a los británicos tan concluyentemente como los británicos habían superado recientemente a los italianos. Afortunadamente para los británicos también los alemanes tenían un punto de ruptura y éste fue alcanzado cuando la defensa móvil del perímetro de Tobruk, defendido por la infantería australiana y una fuerza de carros de combate británicos, detuvo a las unidades alemanas justo cuando sus hombres estaban al límite de sus posibilidades. Simultáneamente, columnas móviles británicas, reunidas rápidamente en Egipto, estabilizaron la situación en la frontera de Egipto.

En cualquier punto del Oriente Medio la situación era fluctuante. Mientras los italianos se derrumbaban en Africa Oriental, el avance alemán a través de los Balcanes había inundado Grecia y puesto al Ejército británico en completa retirada ante un pequeño Dunkerque. Abrumadoramente superados en número, sus A.9 habían combatido momentáneamente hasta el final, dejando tras sí en la consiguiente retirada un descorazonador rastro de vehículos estropeados. En Egipto, los talleres estaban siendo registrados en busca de cualquier vehículo de combate que pudiera hallarse, mientras en Inglaterra y en contra del consejo de los expertos, Winston Churchill estaba preparando un convoy con los carros de combate y aviones tan necesitados para enviarlo a Egipto, a pesar del peligro que corría frente a las fuerzas aeronavales del Eje en el Mediterráneo. Pero en el mejor caso, no estaría listo hasta junio y la necesidad de contener al Afrika Korps en mayo era inmediata. En pocas palabras había empezado una carrera interminable entre los británicos y el Eje para formar unas adecuadas fuerzas acorazadas, en el desierto, tanto para montar una ofensiva preventiva, o una incursión de tal potencia que se desbaratase la ofensiva enemiga. El énfasis téctico se centró en la competición entre carros de combate y cañones, pues en el desierto abierto la infantería no motorizada era impotente a menos que fuera protegida por vehículos de combate y aun cuando era motorizada, había de moverse rápidamente de un trozo de terreno a prueba de carros a otro, con la esperanza de no ser interceptada en ruta. Pero ni los británicos ni el Eje tenían suficientes carros de combate en 1941 para conseguir sus propósitos; los británicos por el tiempo que les llevaba el transportar equipo voluminoso, como los carros de combate, por la ruta del Cabo a Egipto (el Mediterraneo podía forzarse solamente en desesperadas y raras ocasiones), mientras que los alemanes luchaban contra una baja prioridad, en el suministro a causa de la decisión de Hitler de invadir Rusia en junio y también habían de enfrentarse con las pérdidas de barcos, hundidos por los británicos en las cortas rutas marítimas desde Europa.

Ambos lados cumplieron lo mejor posible con su obligación en la serie de batallas libradas entre la frontera y Tobruk. La operación «Brevity» de Wavell, un ataque de hostigamiento puro y simple, se lanzó el 15 de mayo; se intentó con la esperanza de liberar al cerco Tobruk, mientras las divisiones de



Arriba: **Contraataque de Rommel en Halfaya.** Abajo: **Operación Crusader, una batalla de rápidos cambios de fortuna.**

Rommel se hallaban más debilitadas. Desgraciadamente para los británicos, Rommel estaba prevenido, de la inminencia del ataque y aunque el regimiento mixto de A.9 a A.10 de la 7.ª División Acorazada, que dio el acostumbrado giro alrededor del Paso de Halfaya, consiguió aislar a las fuerzas locales alemanas que lo defendían, tuvo finalmente que replegarse cuando se enfrentó con el cuerpo principal del Afrika Korps lanzado al rescate desde Tobruk. De hecho las dos fuerzas no llegaron a encontrarse en su totalidad a causa de la extensión del desierto, retirándose finalmente por donde vinieron, ya que no estaban preparadas para un encuentro prolongado. En el Paso de Halfaya los carros de combate Matilda del 4.º Regimiento, obtuvieron un éxito resonante, abriendo brecha en las defensas enemigas sin el previo aviso, de un bombardeo artillero y poniendo en fuga a los italianos. Este fue otro pronóstico sobre la marcha futura de la guerra en el desierto —en las dos batallas, los alemanes y británicos tendieron a luchar a muerte mientras los italianos con demasiada frecuencia, se convirtieron en un bocado fácil, el eslabón más débil en cualquier defensa del Eje y un objetivo atrayente para cualquier ataque británico. Sin embargo, podía sobrevenir una sorpresa, si a los italianos se les ocurría resistir, bien por su propia iniciativa o porque estuviesen reforzados por alemanes.

Sin dar tiempo a los británicos para consolidarse en el Paso de Halfaya, Rommel les atacó bruscamente el 27 de mayo, reforzando seguidamente su defensa, excavando abrigos entre las rocas, para unos pocos cañones de 88 milímetros en espera que los Matilda volvieran por el mismo camino. Y vinieran bien pronto, pues el convoy de refuerzos enviado por Churchill había llegado a salvo a Egipto. Y bajo la presión del triunfante primer ministro, Wavell no pudo resistir por más tiempo el emplear esta infusión de carros de combate. No obstante, aunque Wavell podía enviar a la lucha 200 carros para tomar parte en la operación Battleaxe el 15 de junio,—una versión a gran escala de Brevity— esto no significaba garantizar la victoria sobre un enemigo cuya fuerza se estimaba en 300 carros, pero que de hecho era de tan sólo 170. Las deficiencias inherentes a la pérdida, por parte de Gran Bretaña, de la posición en cabeza en la competición de los carros de combate, estaban ahora empezando a salir a la luz y podían ser observados más claramente en el nuevo carro crucero Crusader, con su gran velocidad y anticuado cañón de 40 milímetros. Todos los carros debían ser especialmente adaptados a las condiciones en el desierto, equipándolos con filtros para proteger los motores de ser dañados por el espeso polvo, de manera que todos los carros llegados en el convoy enviado por Churchill habían tenido que ser transformados rápidamente a su llegada a Egipto. Pero los Crusader también padecían diversos fallos mecánicos debido a su corto tiempo de desarrollo y esto produjo una incipiente desconfianza que se agudizó por falta de piezas de repuesto. En ningún caso las tripulaciones británicas habían tenido tiempo para aprender las peculiaridades de los Crusader y fueron enviados a toda prisa al combate en un estado de falta de preparación general.

La primera gran conmoción de Battleaxe fue la humillación de los Matilda cuando sin apoyo artillero, chocaron directamente con las piezas de 88 milímetros emboscadas en Halfaya. El grito de un jefe de escuadrón de carros de combate momentos antes de morir, «Estan haciendo pedazos mis carros», anunciaba un cambio en el equilibrio táctico. De ahora en adelante dominaría el 88 y el Matilda no sería por más tiempo la reina de las batallas; sobre todo había que comprender que los carros de combate por si mismos no sobrevivirían por mucho tiempo contra un enemigo incolume y de allí en adelante cada posición enemiga que hubiese de ser asaltada podría ser conquistada solamente por el esfuerzo combinado de los carros a continuación de un bombardeo de gran potencia. Los bombardeos de gran potencia habrían de hacerse con aviones (de los que los británicos tenían pocos en 1941 y que de acuerdo con la política de la RAF, no estaban destinados ni entrenados para ser empleados en la parte más avanzada del campo de batalla), artillería o carros de combate. Pero solamente una pequeñísima proporción de los carros británicos estaban armados



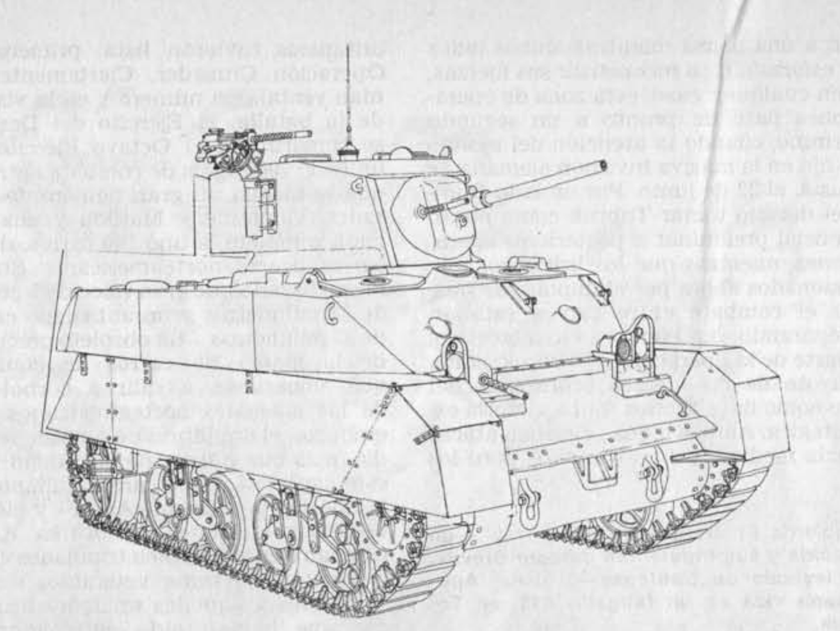
con un cañón capaz de disparar explosivos de gran potencia y por tanto, a menos que la artillería pudiese mantenerse al paso del avance de los carros de combate (y en las fases iniciales de Battleaxe, fracasó señaladamente en hacerlo ya que sus vehículos de ruedas se atascaron en la blanda arena) estos quedaban abandonados a merced de los cañones contracarro ocultos en la arena. En el flanco del desierto, al oeste de Sollum, las pérdidas de carros británicos contra los cañones contracarro fueron elevadas y su superioridad numérica disminuyó sensiblemente antes de que las fuerzas acorazadas de Rommel intervinieran desde el norte. Asimismo, fue la artillería británica la que causó a Rommel más inquietudes, disparando fuera del alcance de los cañones de los carros y forzando a estos a retirarse o aproximarse demasiado para su seguridad, cuando avanzaban para lograr ventaja. Por su parte el Afrika Korps tenía algunos carros de combate Pzkfw IV con cañón corto de 75 milímetros, que disparaban proyectiles de gran potencia y aun cuando no hiciesen blanco directo en los carros británicos, podían averiarlos haciendo saltar en pedazos piezas vitales (como los filtros de aire).

Al anochecer del 15 de junio la fuerza de carros británicos había sido reducida a menos de la mitad y cuando a la mañana siguiente, las ansiosas tripulaciones de los vehículos blindados del 11.º de Húsares, que protegían el flanco noroeste, encontraron al Afrika Korps, se vieron obligados a abandonar la ofensiva para poder salvarse. A partir de ese momento se restauró el equilibrio, ya que sin sus 88, los alemanes no tenían ventaja sobre los Crusader y Matilda británicos (cuando estaba en buen estado), los cuales pudieron retirarse combatiendo, frenando en la frontera a las fuerzas acorazadas del Afrika Korps, lo que permitió al resto de las fuerzas británicas escapara a Egipto, sin ser interceptadas. Rommel había ganado otra notable victoria —perdió tan sólo veinticinco carros de combate contra ochenta y siete británicos; además había establecido una supremacía moral e incidentalmente causado el retiro de Wavell y su sustitución por el general Auchinleck.

Las operaciones en el desierto llegaron a una pausa mientras ambos lados se esforzaban en reconstruir sus fuerzas, y en cualquier caso, esta zona de operaciones pasó de pronto a un segundo término, cuando la atención del mundo se fijó en la masiva invasión alemana de Rusia, el 22 de junio. Por un lado Rommel decidió tomar Tobruk como punto esencial preliminar a posteriores operaciones, mientras que los británicos, obsesionados ahora por el impulso de buscar el combate entre carros, estaban preparando una ofensiva cuyo objetivo, aparte de la liberación de Tobruk, era la derrota de las fuerzas acorazadas del Eje como llave táctica a una victoria estratégica. Ambos lados pensaban atacar hacia mediados de noviembre, pero los británicos tuvieron lista, primero, su Operación Crusader. Ciertamente, tenían ventaja en número y en la víspera de la batalla, el Ejército del Desierto se convirtió en el Octavo Ejército, reuniendo 700 carros de combate entre los que se incluía un gran número de Crusader, Valentine y Matilda y una brigada completa, a uno 150 carros, de los carros ligeros norteamericanos Stuart, recién llegados, de gran velocidad, coraza de 38 milímetros y un anticuado cañón de 37 milímetros —un obsoleto precursor de la marea de carros de combate que empezaban a salir a borbotones de los arsenales norteamericanos. Sin embargo, el equilibrio de fuerzas dependía, más que nunca, de la calidad y en este aspecto los 200 carros italianos de la división acorazada «Ariete» y los 120 vehículos alemanes del Afrika Korps estaban siendo tan bien tripulados como los británicos unos veteranos, siendo superiores a aquellas unidades británicas que habían sido entrenadas en

Izquierda: **El crepúsculo de un rey —un Matilda y sus tripulantes durante Brevity, la leyenda de Battleaxe—.** Abajo: **Aperreada vida en un fatigado A13, en Tobruk.**





Carro ligero M5. Otra contribución de los Estados Unidos a la guerra del desierto; un carro ligero de 12 Tm., desarrollado durante una década y por tanto muy seguro. Sin embargo, su cañón de 37 mm. y su coraza de 43 mm. le ponían un paso atrás de los últimos carros y cañones alemanes. Velocidad: **56 Km/h.** Autonomía: **112 Km.** Tripulación: **4.**

la Gran Bretaña y aun no habían entrado en acción por ver priera. Aun mayor significado tenía la actual superioridad artillera alemana; la mayoría de sus carros de combate Pzkfw. III montaban ahora el cañón corto de 50 milímetros y su infantería poseía un cañón todavía más formidable en montaje de campaña, el largo de 50 milímetros y al fabuloso 88. A esto, los británicos no podían oponer más que su número y coraje.

Una vez más las tácticas fueron dictadas por el familiar terreno y las rigurosas inhibiciones de las características del desierto. Mientras Rommel mantuvo sus fuerzas acorazadas concentradas en una posición central entre la frontera y Tobruk, listas para sostener un ataque a la fortaleza y aun rechazar una invasión británica en la frontera, los británicos planeaban enviar sus carros cruceros en un recorrido aun más amplio que el empleado durante Battleaxe, aislando la posición de Halfaya (la cual podía haber sido puesta fuera de combate cuando se hubiera ganado la batalla acorazada) y buscando el combate con el Afrika Korps. Para lograr esto los británicos habían desplegado su red a gran distancia y entraron en la zona de batalla en tres grupos muy separados, cuya capacidad para reaccionar rápidamente en apoyo mutuo era inferior a la capacidad de Rommel de localizar y atacar por turno a sus enemigos. El más amplio recorrido británico fue posible porque con anterioridad habían constru..do vastos depósitos para rebastecerse, mientras Rommel permanecía en el justo mínimo puesto que sus reservas nunca le permitieron moverse sin trabas.

La batalla empezó al 18 de noviembre, transcurriendo casi veinticuatro horas antes de que Rommel estuviese completamente enterado de que se enfrentaba a una ofensiva en gran escala; en consecuencia los británicos estaban casi a la vista de Tobruk antes de que hubiese un gran enfrentamiento. Desde los primeros disparos quedó claro el plan de la batalla, estando su punto central justo al sur de Sidi Rezegh, donde los británicos avanzando desde Egipto esperaban reunirse con la guarnición de Tobruk que trataría de romper el cerco; sin embargo, precisamente en ese punto, Rommel había situado la mayor parte de su fuerza de ataque. La infantería británica, pronto cercó a las guarniciones alemanas de Halfaya y Sollum, pero esto era de trivial importancia en comparación con el resultado de la batalla móvil, pues quienquiera la ganase sería el vencedor real y estaría en libertad de atrapar sosegadamente las guarniciones aisladas. Parecía, más bien, que los británicos serían los perdedores, pues sus tres esparcidas brigadas acorazadas, apoyadas por brigadas de infantería motorizadas moviéndose detrás y a los flancos de la fuerza acorazada, fueron batidas en sucesión por bien coordinados ataques del Afrika Korps y reducidos sucesivamente a una sombra de su fuerza inicial. El día 18, la 22 Brigada Acorazada, perdió, en su primer encuentro con la Ariete, 40 de 160 carros; la 4.ª Brigada Acorazada, atrapada dispersa el día 20 (aniversario de la batalla de Cambray) dejó tras sí más de 60 carros y con el resto de las fuerzas acorazadas británicas, acabaron en bastante confusión, sin saber dónde se hallaba la principal fuerza enemiga y escasa de abastecimietos dado que las columnas de transporte habían perdido contacto.

Por entonces comenzaban a revelarse las ventajas de las tácticas alemanas, pues aunque sus carros de combate atacaban brillantemente cuando tenían una oportunidad, lo hacían tan sólo después de adelantar una cortina de cañones contracarros en su apoyo. Los británicos fueron lanzados contra estos cañones con demasiada frecuencia, por jefes como el general de brigada Campbell. En Sidi Rezegh un conductor de carros llamado Jake Wardrop fue testigo de como Campbell corría en su coche gritando «Seguidme» «... y nosotros seguimos tras él unos 800 metros alrededor del aeródromo y allí estaban ellos, una larga línea de Pzkfw III y cañones contracarros de 50 milímetros. Con completa franqueza yo no estaba muy seguro del resultado de esta carga, cuando nos lanzamos en línea recta al asalto de aquellos carros, disparando en marcha y recorriendo un poco más para atacar a la artillería. Estaba empezando a pensar que lo hacíamos muy bien cuando un proyectil estalló justo delante y se rompió la cadena izquierda; de hecho tuvimos que salir corriendo de allí». Este tripulante vivió para combatir otro día, pero muchos otros, puestos casualmente en una carga al viejo estilo, no fueron tan afortunados y aquellos que no pudieron volver eran demasiado a menudo hombres de irremplazable experiencia, cuya destreza era malgastada en tácticas equivocadas.

Lo inadecuado del armamento británico fue la causa fundamental de su inferioridad. No tenía nada con lo que poder competir con el 50 milímetros largo, al 75 corto o el 88 milímetros de doble empleo los cuales eran altamente efectivos a distancias de 900 metros o más. Con el cañón de 40 milímetros, los británicos podían darse por satisfechos de conseguir un impacto y perforar a los carros alemanes a 700 metros y dado que su armamento principal podía disparar tan sólo proyectiles, y no de alto explosivo solamente podían rociar a los cañones alemanes con fuego de ametralladora —de nuevo sin mucha eficacia por encima de los 700 metros—. Solamente el cañón de campaña británico de 25 libras a remolque podía ayudar a restablecer el equilibrio y esto con peligro, ya que llevaba tiempo ponerlo o retirarlo de la acción, se atascaba en arena blanda porque su tractor era solamente un vehículo de ruedas y no podía apuntar con precisión en fuego contracarro como un cañón de alta velocidad, ya que su zona de dispersión, como todos los cañones de baja velocidad, era alta; por esta razón había de disparar un desesperadamente elevado número de proyectiles para obtener la probabilidad de un impacto directo. No obstante este cañón fue la clave de las fuerzas británicas y frecuentemente sirvió de instrumento para repeler a los carros alemanes cuando todo había fallado.

La batalla tuvo su primera crisis el 23 de noviembre cuando Rommel consiguió acorralar a la mayor parte de las fuerzas acorazadas británicas entre Tobruk y Gabr Saleh, como resultado de su bien dirigido movimiento envolvente en el sur. La 5.ª Brigada de infantería sudafricana fue virtualmente aniquilada y las brigadas acorazadas fueron de nuevo cogidas una por una sin que trataran de ayudarse mutuamente. En la

noche del 21 al 22, se había creado una situación enormemente compleja en Sidi Rezegh, pero una cosa estaba clara —el XXX Cuerpo británico, que contenía las fuerzas acorazadas de ataque, tenía menos de 70 carros de combate de sus 500 originales. Los jefes británicos, cuyo optimismo se había mantenido a causa de la gran sobreestimación de las pérdidas infligidas al enemigo, ahora comprendían que estaban el borde del desastre una impresión que se hizo todavía más dramática cuando los alemanes abandonaron súbitamente la vital zona de Sidi Rezegh y se lanzaron con estruendo hacia el este en una fulgurante incursión contra la retaguardia británica y también para ayudar a las cercadas guarniciones de Halfaya y Sollum. A decir verdad, a pesar de lo desesperada que parecía, la situación con el enemigo suelto en la retaguardia, (tanto desesperó al general Cumnimgham, el jefe británico, que quería retirarse, siendo entonces relevado del mando por el general Auchinlek), esta diversión alemana hacia la frontera, dio un respiro crucial a los británicos en Sidi Rezegh. Durante unas valiosísimas horas el campo de batalla, que era el cementerio de tantos carros de combate, fue dejado en posesión de los ingleses, dándoles así la oportunidad de recuperar y reparar setenta, junto con otros vehiculos así como de transportar refuerzos y reorganizarse antes que el Afrika Korps retornase a la contienda. La Operación Crusader fue notable, entre muchas cosas, por las alocadas fluctuaciones en la fuerza de carros británica —fluctuaciones causadas por pérdidas en acción, extensas averías y reemplazamientos sin orden ni concierto: el 25 de noviembre, la 4.ª Brigada acorazada podía reunir solamente 41 carros; el 29, después de más pérdidas y aun mayores refuerzos tenía 85 y el día 30, había aumentado a 120, sucediendo prácticamente lo mismo en las otras brigadas.

La batalla central había de volver a Sidi Rezegh mientras los británicos persistiesen en permanecer allí; puesto que al estar sobre las líneas de comunicación de Rommel, éste no podía ignorarlos. Pero hora se había creado una nueva crisis —una crisis para Rommel. El podía continuar cañoneando y combatiendo a los británicos, pero no podía reemplazar las pérdidas que había sufrido y que continuaría sufriendo en cada encuentro. Más aún, los británicos, que habían sido reforzados regularmente durante toda la batalla, combatían ahora con mucha mayor circunspección. El jefe del único carro supervimiente de una tropa de Valentines lo explicó en pocas palabras «Los carros en combate a la defensiva, deben utilizar tácticas de estira y afloja para conseguir atraer al enemigo hacia el terreno batido por la artillería propia; los carros se desperdician si son lanzados contra una columna enemiga que tenga sus cañones bien adelantados.

Con cada día que pasaba, las posibilidades de prevalecer de Rommel disminuían, hasta que el 5 de diciembre, después de una última arremetida infructuosa para salvar a las guarniciones de la frontera, empezó a retroceder hacia Gazala. Aún victoriosos —y era indudablemente una victoria— los británicos no tenían grandes razones para congratularse. Habían vencido, principalmente como resultado de su vasta preponderancia numérica, en una batalla de tenacidad contra oponentes de igual determinación y coraje, pero fue la creadora habilidad táctica de los alemanes, unida con la superioridad técnica de su equipo, la que había sido una fertil substituta de su escasez numérica. En la siguiente persecución desde Gazala a Agedabia, las viejas lecciones fueron irregularmente aplicadas, siempre que las fuerzas acorazadas británicas chocaron con los refuerzos que por fin, había recibido el Afrika Korps desde Bengasi el 19 de diciembre. El 27 de diciembre, cuando la desafortunada 22



A13 avanzan durante Battleaxe.

Brigada acorazada intentaba flanquear a las fuerzas acorazadas alemanas en Agedabia, los alemanes contraatacaron con violencia, cercaron temporalmente a la brigada y destruyeron 37 carros antes de retirarse con la pérdida de solamente 7 de sus propios vehículos. De nuevo, el día 30, se repitió la situación, aunque esta vez el tanteo fue tan sólo de 23 a 7 —quizás porque los británicos tenían muchos menos carros de combate que perder. La inevitable caída de las guarniciones alemanas aisladas en la frontera egipcia había servido para incrementar la cifra de prisioneros, (unos 20.000) pero en conjunto el año terminó mal para los británicos con una nota de inquietud por su deficiente manejo de las batallas acorazadas.

No era que las tripulaciones británicas no se dieran cuenta de las razones de su inferioridad. Estaban entre los más inteligentes soldados que, Gran Bretaña hubiese puesto en pie de guerra y podían juzgar por sí mismos cuánto mejor equipados estaban los alemanes. La razón principal para su decaída confianza tenía su origen en el mando. Esto era bien manifiesto para aquellos veteranos que comprendían los últimos secretos de la guerra móvil y se complacían cuando uno de sus compañeros eran ascendidos —hombres como Gott, Campbell y Gatehouse, granjeándose la aprobación de los más jóvenes por sus proezas frente al enemigo. Era mucho más desconcertante para los oficiales más jóvenes y la tropa, ver a los más aclimatados de entre ellos muertos o completamente agotados por el continuo esfuerzo, reemplazados por hombres recién llegados, tales como Cunningham y su sucesor Ritchie, que no tenían una idea clara del significado de la guerra mecanizada. Hombres como estos se habían formado durante una época en la que reinaba una franca hostilidad contra la mecanización: una generación de dirigentes que se había permitido crecer ignorante del significado de su época. La pena, por los fallos de la educación, había de ser pagada en sangre y reveses moralmente destructivos. Y si estos reveses se repetían en el



Stuart en vigilancia —la delgada coraza excluía el combate a corta distancia, el pequeño cañón lo exigía.



Arriba: **Veteranos del desierto: el general de brigada Campbell V. C. y el general de división Gott.** Izquierda: **La tripulación limpia el cañón.**

teatro de la guerra donde se amontonaban los conocimientos de primera mano, ¿qué probabilidades tenían los que se entrenaban en Inglaterra, para aprender lo suficiente para prepararse a la batalla?

En cualquier caso, poco importaba lo que pudiesen parecer las batallas en el desierto al Ejército británico y al pueblo, que seguía sus progresos y vaivenes con la boca abierta, ya que en aquél momento vitales combates estaban teniendo lugar por doquier, en Rusia y en el Lejano Oriente después que el Japón entró en la guerra, el 7 de diciembre con su ataque a Pearl Harbour y el comienzo de su avance en el Sureste de Asia. Estas campañas tendrían su repercusión en las batallas del desierto y en el desarrollo de las fuerzas acorazadas, aun cuando la restauración de la calidad de las fuerzas acorazadas aliadas todavía tendría que hacer progresos si quería llegar a estar capacitada para las luchas futuras.

Reconstrucción

Durante 1941, podía perdonársele al Ejército británico el que no se ocupara nada más que de la guerra en el desierto, olvidándose de las otras formas de guerra en Europa, que habrían de ser emprendidas, antes de llegar a alcanzar una decisión final contra el Eje. El entrenamiento de un nuevo ejército en Gran Bretaña se enfrentaba con el dilema de reconstruir una fuerza, cualquier fuerza, que pudiese repeler una invasión alemana (y tan sólo, como una eventualidad lanzarse a la ofensiva en una invasión en Europa) y la necesidad de entrenar unidades preparadas para luchar en el desierto. Estos dos aspectos esenciales eran casi incompatibles ya que las condiciones básicas del terreno eran radicalmente diferentes y los terrenos de entrenamiento en los que simular campos de batalla continentales, eran difíciles de encontrar pues en Gran Bretaña cada hectárea disponible era requerida por la industria o la agricultura —mientras terrenos como el desierto, eran, por otra parte, inexistentes.

Cuando Martel tomó posesión de su cargo a finales de 1940, lo hizo en el momento psicológico preciso en que el público en general era de nuevo consciente, gracias al ejército del desierto, de la importancia vital de los carros de combate. En la asignación de la mejor mano de obra nacional, la prioridad era aún de la Royal Navy y la Royal Air Force, aunque el Ejército estaba también recibiendo una buena proporción de hombres capacitados que en su mayoría pasaban a pertenecer a las fuerzas acorazadas. La propaganda de Martel hizo una profunda impresión sobre los jóvenes y especialmente en aquellos que preferían entregarse a un combate individual en tierra, tal como las tripulaciones aéreas lo hacían en el aire. El entrenamiento de las nuevas divisiones acorazadas fue activado tan rápidamente como permitían las condiciones, pero la escasez de equipo y de zonas de entrenamiento, la periódica necesidad de extraer destacamentos de las unidades existentes para reemplazar las pérdidas en el Oriente Medio y las habituales reservas de una jerarquía que todavía albergaba dudas sobre qué clase de ejército necesitaban realmente, fueron retrasando los progresos, cuando la necesidad de enfrentarse con el enemigo era de suprema importancia. Nadie dudaba que la esperanza de victoria final de la Comunidad británica podía fundarse solamente en la ayuda de sus aliados (de los cuales no tenía ninguno de valor real hasta que en junio de 1941, fue atacada Rusia), después de que la potencia alemana se hubiese desgastado en continuos combates. Los británicos, por sí solos no podían enfrentarse numéricamente con los alemanes; cualitativamente lo mejor que podían hacer era poner su tecnología en orden antes que fuese demasiado tarde, aunque Winston Churchill no se atreviera más que a vislumbrar un futuro en el que veinte divisiones acorazadas pudiesen invadir el continente y allí encontraran el apoyo de una masa de guerrilla amiga. Parecía todo más bien un sueño, aunque al final sería la materia prima humana de aquellas nuevas formaciones acorazadas quienes convertirían el sueño en realidad.

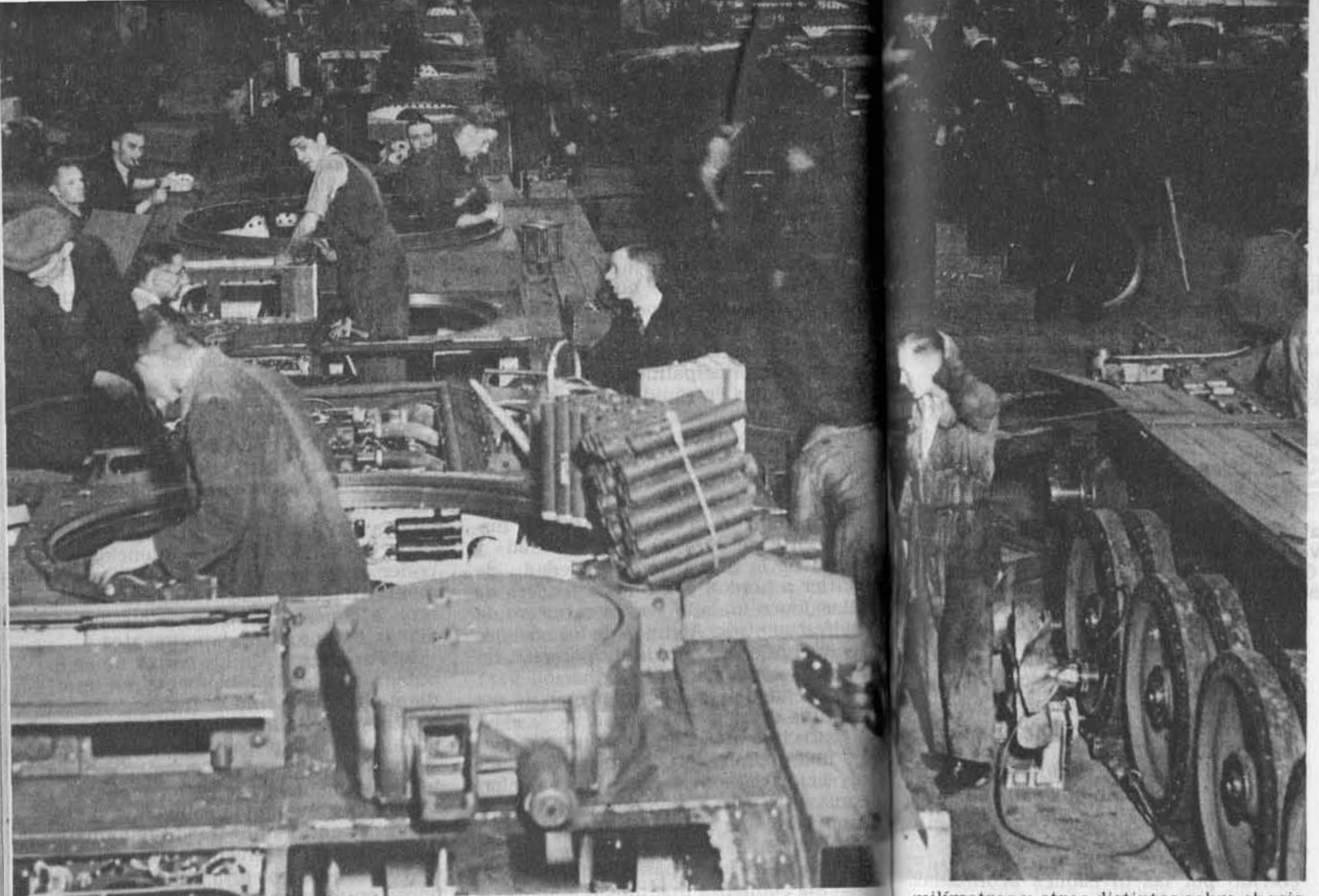
Y estos hombres eran un lote mezclado, salidos principalmente de la gida civil, formados en rápidos cursos de conducción, artillería o radio operadores en un Regimiento de Instrucción y después destinados a su unidad operacional. De ellos, escribió Hobart, cuando puso en marcha la formación de la 11.ª División Acorazada. «Alta calidad, en su mayor parte de 30 a 40 años de edad» y «eran de la más diversa variedad... de Butler a Lord X junto a un tendero de Glasglow a un lado y a un carnicero de Belfast al otro... Algunos de los oficiales regimentales de caballería parecían tener la experiencia o imaginación para comprender cuan diferentes eran de sus reclutas de tiempos de paz.

Estos hombres merecían de sus oficiales una imaginación constructiva —una inyección de nuevas ideas en evolución constante para ser integrados con el raudal de conocimientos operacionales que provenían de los frentes de batalla. Allí no había lugar para el tipo de complacida confianza que movió a Martel a escribir «...Yo era capaz de establecer la organización que necesitábamos en un tiempo relativamente corto y establecer una técnica de la guerra acorazada que hubiese tenido el apoyo total de todos los jefes de formaciones. Ni la organización ni la técnica habían estado muy erradas pues permanecían inalteradas durante la guerra...» Esto ni era apto, ni verdadero de hecho. Con toda seguridad, otros no se permitían tal complacencia a medida que 1941 avanzaba. Churchill lanzaba preguntas constantemente y el 24 de abril escribía al Secretario de Estado para la Guerra y al Ministro de Abastecimientos.

«Propongo mantener reuniones periódicas para considerar la cuestión de los carros y contracarros... Estoy particularmente ansioso de que todos los oficiales que asistan a la reunión se les anime a emitir sugerencias sobre los puntos que vayan a ser discutidos, y a expresar sus puntos de vista individuales con completa libertad. Yo propongo, de hecho, un Parlamento del carro de combate.»

El general Brooke, jefe de las fuerzas metropolitanas, y hombres como Howard acogieron bien estas propuestas, pero a Martel le repugnó y «Por tanto, tengo que arreglarme para reunirme con todos los jefes de divisiones acorazadas, antes de la reunión... (para convenir) en lo que digamos, si el Primer Ministro desciende a estas cuestiones de detalle.» En iracunda respuesta Hobart replicó: «Tenemos un lastre detrás... debemos encontrar la forma de abreviar, nuevas ideas, nuevos métodos, nuevas aplicaciones. Lo que necesitamos más que nada es una sección con intenciones y poder para acoger, ensayar y experimentar nuevas ideas...» Todavía a esto replica Martel: «Creo ahora que no tenemos tiempo para experimentos.»

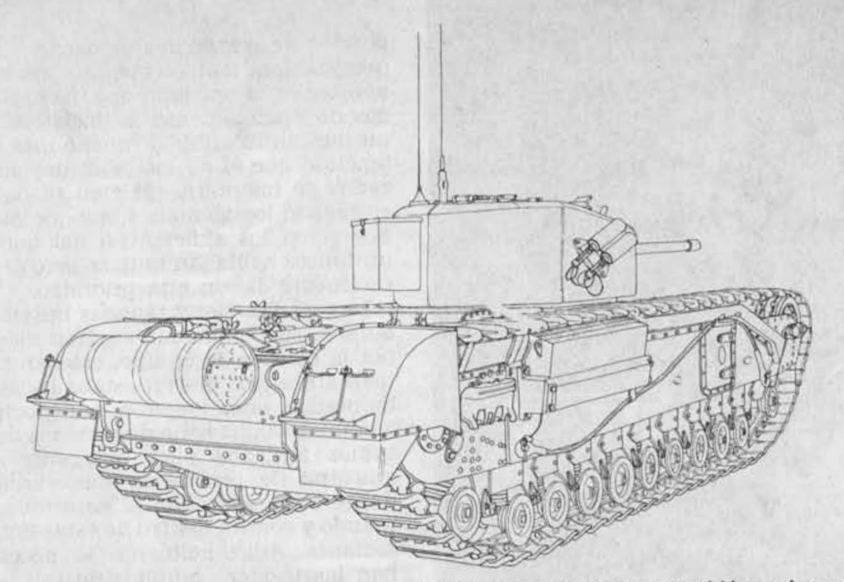
El Parlamento de los carros de combate perdió indudablemente un mordiente bajo la mordaza que le aplicaron Martel y sus seguidores, pero los vientos de la investigación, estaban empezando a soplar una vez más, aunque aún no tan fuertemente como para recuperar el retraso existente en la calidad, ya que a pesar de todo, este retraso se ampliaba más bien que se estrechaba. A mediados de 1941, se dio por último permiso para poner en marcha la producción del cañón contracarro de 57 milímetros cuyo proyecto había sido abandonado desde su concepción en 1938, haciéndose las primeras entregas en septiembre. En enero de 1941, después de un prolongado debate, se puso manos a la obra en un diseño de un nuevo crucero, el Crusader para reemplazar al Covenanter, que se había demostrado no estaba listo para entrar en combate, con especificaciones que exigían coraza antes que armamento con «simplicidad de operación» en tercer lugar. Al mismo tiempo se pedía también gran velocidad —un objetivo casi imposible tecnológicamente, si no se disponía a tiempo de un motor de suficiente potencia y solidez. No obstante ya que la exigencia de cantidad



Crusader británicos en producción —un hijo de la imaginación de Christie.

permanecía en pie, las posibilidades de conseguir mayor seguridad (por lo que abogaban muchos soldados) era también remota. Se quería que el nuevo carro crucero llevase el cañón de 57 milímetros, pero esto era solamente una esperanza ante el hecho de que los diseñadores nunca pudieron obtener una directriz práctica que les capacitara para establecer un diseño firme y en cualquier caso, todavía se excluía la posibilidad de disparar un proyectil de alto poder explosivo tan bueno como el de 75 milímetros norteamericano. En consecuencia el carro crucero Mark VII (llamado Cavalier), que apareció como prototipo en 1941, estaba falto de potencia, era inseguro y en cierto aspecto falto de potencia artillera; todo lo cual hizo que su producción hubiese de ser suspendida y se comenzase a revisar el diseño, perdiéndose aún más tiempo y con ello la posibilidad de tener en 1942 modelos británicos, adecuados. Realmente, para fines de 1941 había empezado a ser completamente evidente que en los meses, si no años, venideros, el Ejército británico tendría que depender de los carros de combate norteamericanos (de los cuales el primero fue el Grant) para satisfacer sus demandas de carros. En estas circunstancias, hubo de considerarse el montaje del cañón de 57 milímetros y otros distintos sobre chasis improvisados sin proveerlos con los medios adecuados que les permitiesen un giro de 180 grados; se probaron varios proyectos, incluso un cañón de 76 milímetros en el chasis de un Churchill, un cañón de campaña de 25 libras sobre un vehículo Bren y el de 57 milímetros sobre un Valentine; no obstante ninguno llegó a materializarse ya que el Real Cuerpo Acorazado persistía en exigir que sus vehículos acorazados fuesen suficientemente ubicuos para combatir en todas condiciones —especialmente ofensivas— y el cañón contracarro autopropulsado era de carácter fundamentalmente defensivo. Por su parte, los alemanes estaban ya aumentando su proporción de «cazadores de carros», dado que habían tenido que aceptarlos y aprobarlos a medida que fueron perdiendo gradualmente la iniciativa. Era un punto discutible y mucho más contencioso que el de los vehículos acorazados de infantería (al cual se habían entregado los alemanes, aunque nunca poseyeron los suficientes) del que los británicos hablaban mucho, pero al que raramente dieron alta prioridad.

La organización y tácticas británicas, aunque condicionadas en gran medida por la escasez de equipo, estaban también atrasadas. Martel estaba haciendo lo posible para llegar a una doctrina común, tras una serie de períodos de estudios trazados para desgranar una multitud de problemas que variaban desde la organización al desarrollo del mando y control dentro de estas organizaciones. Adicionalmente se necesitaban las técnicas administrativas necesarias para mantenerlas en marcha y métodos para obtener el más alto grado de apoyo de las fuerzas aéreas tanto en reconocimiento como en apoyo inmediato —en el cual, la R.A.F. estaba bastante poco decidida. En abril de 1941 existían en la Gran Bretaña cinco divisiones acorazadas y tres brigadas de carros del ejército rivalizando entre sí por el equipo, especialistas (particularmente de comunicaciones) y zonas de entrenamiento. Había siempre dificultad para tener terrenos utilizables, pues el Ejército estaba en franca competencia con las necesidades agrícolas en una época de escasez de alimentos, debido al bloqueo submarino, y con propietarios que sentían horror, con sólo pensar que podían ser visitados por vehículos orugas. En el Oriente Medio había dos divisiones acorazadas y una brigada de carros del ejército, con una tercera división en proceso de formación con los últimos supervivientes de la vieja caballería montada; adicionalmente en la India se proyectaba la formación de tres divisiones acorazadas y cuatro brigadas de carros del ejército adicionales. Pero aún esto fue insuficiente cuando se comparó con las palabras de Churchill acerca de un eventual objetivo de veinte divisiones acorazadas como punta de lanza de una invasión del Continente —siendo precisamente bajo su presión que se consiguió erosionar los conceptos clási-



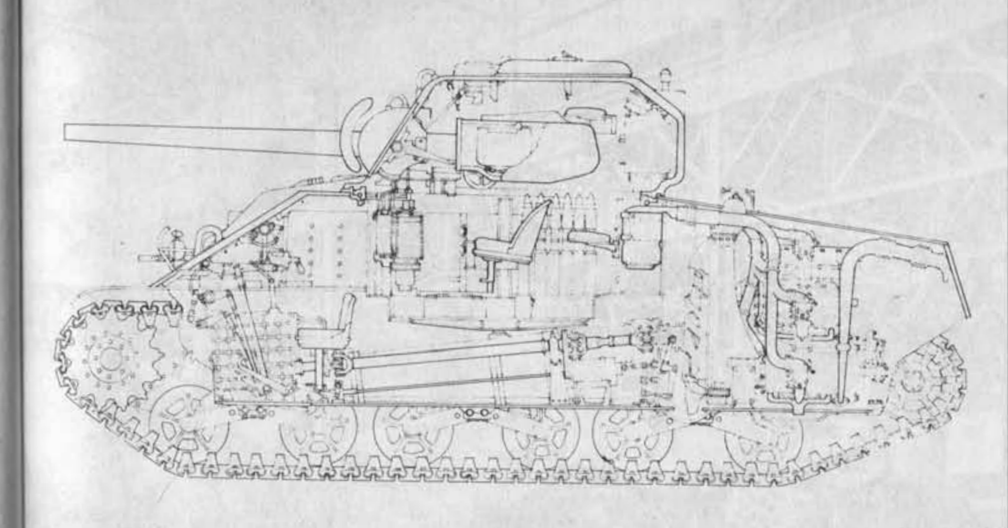
La última palabra británica en carros de infantería, el Churchill que sufrió muchas vicisitudes mecánicas antes de demostrar su valía en Túnez por su tenacidad y agilidad sobre las empinadas laderas. Peso: **39 Tm.** Coraza: **88 mm.** Armamento: **1 × 57 mm. y 2 ametralladoras.** Velocidad: **24 Km/h.** Autonomía: **150 Km.** Tripulación: **5.**

cos de un ejército de infantería, para formar dos divisiones acorazadas más y varias brigadas de carros del ejército—. Como conveniente varios batallones de infantería fueron arbitrariamente apartados de su papel primitivo, pasando al de la guerra acorazada, una transformación que no encontró la completa aprobación de los interesados. Para el infante, la forzada adquisición de una inclinación mecánica así como del sentido de una alta movilidad, era aún más difícil que para el soldado de caballería quien, por educación, estaba al menos imbuido con un sentido innato de movilidad —desarrollado como Hobart (quien mantenía una virulenta relación de cariño-odio con la caballería) decía: «Por la práctica frecuente de agarrarse dentro y fuera de la cama con las mujeres de otros pueblos.»

Cuando se llegó al otoño de 1941, y se recogió la cosecha hubo más espacio para ejercicios en gran escala, en las tierras agrícolas las nuevas divisiones acorazadas fueron llevadas a marcar el paso bajo la dirección de Crooke, el Comandante en Jefe de las Fuerzas Metropolitanas, auxiliado por cierto teniente general Bernard Montgomery (del cual escribió su cuñado Hobart: No comprendía las fuerzas acorazadas y la movilidad, tan bien como él creía, pero es el único teniente general o superior que yo conozco que lo comprende del todo). Brooke, entonces en vísperas de ser nombrado Jefe del Estado Mayor Imperial, concretó su opinión de lo que había sido conseguido en un año de duro trabajo:

«Estoy encantado con el trayecto recorrido por las divisiones acorazadas, pero muy insatisfecho por la forma en que las está manejando el Alto Mando; tienen mucho que aprender, y cuanto más pronto lo aprendan, mejor.»

Estos comentarios pronto serían horriblemente corroborados por el uso de las divisiones acorazadas durante la Operación Crusader, pero en vista de que Brooke había sio uno de los que se habían opuesto a la creación de un ejército acorazado especializado, dirigido por hombres que realmente comprendiesen sus complejidades, él estaba difícilmente en posición de lamentarse. Hacía mucho tiempo que los alemanes habían agrupado sus divisiones Panzer en cuerpos Panzer y estaban a punto de formar ejércitos Panzer; Brooke se había opuesto a esta clase de cosas prefiriendo asignar asesores del arma acorazada a los jefes de nivel divisionario o superior —un arreglo que había sido sugerido inmediatamente después de la campaña de Francia pero el cual, aún entonces necesitó un año para encontrar aceptación—. A largo plazo Brooke podía haber estado acertado en su petición de que cada alto jefe fuese capaz de manejar las fuerzas acorazadas en combate; pero a corto plazo el tiempo era insuficiente para aquellos que estaban dispuestos (y no todos lo estaban) a aprender y en los siguientes desastres (causados por la mala dirección) hombres y masas de material irremplazables fueron malgastados. La prudencia requería que las teorías convencionales diesen paso a un sentido común práctico para hacer frente a un problema que podía ser resuelto solamente por profesionales expertos.



Especificado en el verano de 1940, el carro norteamericano M4 (Sherman) entró en acción por primera vez en 1942 en El Alamein. Uno de los grandes carros de combate de la guerra; su cañón de 75 mm. estaba, no obstante, superado en 1943. Aún así, con variaciones, subsistió después del fin de la guerra. Peso: **30 Tm.** Coraza: **80 mm.** Velocidad: **40 Km/h.** Autonomía: **190 Km.** Tripulación: **5.**

Las demandas para especialización en funciones particulares complicaban la materia mucho más para los británicos que para los alemanes. Los últimos tenían que equipararse y entrenarse principalmente para una campaña continental; tan sólo el Afrika Korps había de ser embarcado a su destino y aún entonces no había necesidad de hacer desembarcos anfibios de asalto. Los británicos por el contrario, estaban obligados irremediablemente a las operaciones anfibias para volver a Europa o —más tarde, con los norteamericanos— a atacar el corazón del imperio japonés. Para este propósito habían de prepararse embarcaciones especiales para llevar vehículos especiales, capacitados para vadear hasta la playa, tripulados por hombres que comprendiesen el arte de navegar y combatir en tierra. Entre otras cosas, la especialización tendía a crear soldados que pensasen solamente en desembarcar y una vez allí en la necesidad vital de moverse hacia el interior para descargar golpes demoledores estratégicamente esenciales. No obstante, el intensivo desarrollo y entrenamiento de las fuerzas acorazadas anfibias que comenzó, en Gran Bretaña, en 1941, fue un tiempo bien empleado con miras al día en que tuviese lugar la invasión de las costas enemigas —pero en 1941 sin experiencia práctica, tan sólo se podía arañar la superficie del problema.

El escrutinio de las técnicas anfibias



había sido aún más precipitado en los Estados Unidos ya que después del apresurado comienzo de las Fuerzas Acorazadas en 1940, todo había tenido que concentrarse en su realización con lo poco que estaba disponible y hacer esto compatible con el embarque de tanto material como fuese posible economizar para ayudar a los británicos. El Programa de la Victoria para una producción a fondo no llegó a ser oficial hasta 1941, e iba a originar la mayor carrera que se recordase en ninguna nación industrial; sin embargo, en 1940, Estados Unidos produjeron solamente 300 carros de combate y de los 4.100 que produjeron en 1941, la inmensa mayoría eran carros ligeros Stuart. No obstante, el establecimiento de ambiciosas líneas de producción de carros de combate por la Genral Motors, Ford y Chrysler, por nombrar a las mayores, estaba haciendo variar la política norteamericana, poniendo más énfasis en la cantidad que en la calidad —aunque en términos de confiabilidad los carros norteamericanos del principio de la década de los años cuarenta, eran manifiestamente superiores a los de Gran Bretaña, sobre todo porque estaban creados sobre componentes básicos que habían sido probados en la década de los años treinta y que rehuían la tentación de incorporar una mecánica sofisticada donde podían hacerlo.

Cuando se crearon las primeras divisiones acorazadas en los Estados Unidos, fueron generosamente dotadas de carros de combate y otros vehículos, teniendo una fuerza de 108 carros medios y 275 ligeros más un número de carros destructores (cañones contracarro sobre chasis ligeramente acorazados, y normalmente con torretas descubiertas) agregados para las operaciones. También sufrían la misma falta de equilibrio entre carros e infantería que los británicos, con veinticinco carros para siete compañías de infantería. Pero al menos la infantería norteamericana estaba mucho mejor montada para el combate que su contrapartida británica, siendo transportada por no menos de 642 transportes semioruga acorazados. Además, desde el comienzo, los norteamericanos acep-

Fabricando Lee y guardándolos conjuntamente con Sherman.



Izquierda: **Entrenando un regimiento acorazado —Covenanter británicos—.** Arriba: **Infantería con un viejo carro medio y un nuevo Matilda defendiendo la Gran Bretaña después de Dunkerque.** Abajo: **Preparando el regreso —los Churchill británicos abandonando una lancha de desembarco durante un entrenamiento.**

taron formalmente la necesidad de combinar todas las armas en cuarteles generales flexibles, creando tres mandos de combate en la 1.ª División Acorazada, siendo cada mando un grupo de combate completamente integrado y autosuficiente. Pero mientras estas formaciones y grupos eran fuertes sobre el papel, sufrían innumerables tropiezos por la escasez de equipo apropiado con el que entrenarse —escasez que llevó a subterfugios en el entrenamiento y el aprendizaje de falsas lecciones—. Desde el comienzo, los norteamericanos absorbieron correctamente la lección de que las fuerzas acorazadas en masa, como habían aprendido por los franceses en 1918 y los alemanes en 1940, eran omnipotentes. Creían honradamente que una falange de fuerzas acorazadas, lanzándose a la batalla velozmente y en masa como la antigua caballería, continuaría abriéndose camino aun ante la más vigorosa defensa anticarro, reiterando la doctrina del peso y la velocidad *à l'outrance* sin mirar demasiado de cerca los cambios que podían producirse por un resurgimiento del cañón y la carrera de armas acorazadas. En consecuencia, se entrenaban principalmente para movimientos rápidos en formación cerrada a expensas del combate intensivo; practicaban operaciones estratégicas de gran autonomía, descuidando la necesidad de empeñarse en duros combates, cuando el movimiento sólo podía asegurarse después de ser conseguida la supremacía por la artillería y superados todos los obstáculos del campo de batalla, tales como los campos de minas. Sin embargo, como los británicos, padecían de una tremenda escasez de altos jefes que tuviesen genuina percepción de la naturaleza de la guerra acorazada —hombres tales como Chaffee, Patton, Harmon, Rose, Grow y Robinett escaseaban desgraciadamente—, mientras la expansión del ejército como un conjunto, de no más de 458.000 (ya escaso de oficiales) en 1940, a 1.795.000 en 1941, podía hacerse tan sólo a expensas de las cualidades de eficiencia y capacidad de mando.

El carro Grant (Medium M3 en la terminología norteamericana) empezó a salir de las líneas de producción en julio de 1941 (estaban listos 2.000 en abril de 1942), mientras su sucesor, el Sherman (M4) aparecía como prototipo en septiembre. Este último fue un gran paso en el diseño de carros norteamericanos pues al fin habían hecho un buen carro de combate con gruesa coraza, y equipado con el excelente cañón de 75 milímetros de doble uso montado en una torreta totalmente giratoria. Tácticamente, el Sherman como el Grant, padecía la desventaja de estar equipado con un voluminoso motor en estrella, lo cual elevaba su silueta y le abultaba como blanco, pero antes que acabara la guerra casi 50.000 Sherman habían sido servidos, apareciendo prácticamente en todos los campos de batalla del mundo. Una respuesta comprensiva —en número— a cualquier ventaja cualitativa que poseyeran sus oponentes.

Copiando a los británicos (de quienes los norteamericanos aceptaron una plétora de consejos para inyectar en el diseño final de los carros Grant y Sherman) y otras naciones, los norteamericanos también entraron en el campo de los carros pesados, pero pararon casi inmediatamente, en el estado de prototipo, ante el problema de embarcarlos. La mayoría de las embarcaciones oceánicas y facilidades portuarias de la época podían enfrentarse al levantamiento de cargas de hasta 40 toneladas, pero por encima tan sólo barcos especiales y unos pocos puertos de ultramar (no todos en los lugares estratégicos más accesibles) podían manejar carros pesados. Por esta razón principalmente, pero también por lo apetecible de reducir el peso en servicio de los carros ya que así no existían problemas en el cruce de ríos a través de puentes convencionales, los norteamericanos abandonaron sus proyectos de carros pesados y se concentraron en el Sherman como su más pesado y básico carro de combate.

Los alemanes se estaban empezando a encontrar en desventaja con los rusos, tanto en calidad de sus armas acorazadas y en potencia de tiro, como en número; en consecuencia estaban siendo forzados a una loca carrera para mejorar sus cañones y su arma acorazada y por

Un cuadro muy dramatizado en un ejercicio, de abandono de carro, por tripulaciones norteamericanas. En la realidad serían menos ceremoniosos.





El Valentine británico, superado en artillería pero seguro y tenaz —provisto de un motor de autobús y vehículo básico para otras armas de combate.

esta razón a aumentar el tamaño y peso de sus carros justo, cuando los británicos se estaban rezagando con sus futuros diseños de carros. De este modo los aliados occidentales se acercaban a las batallas de carros de 1942 con la confianza de salvación puesta a corto plazo en el Grant, y en unos pocos carros británicos con montajes improvisados del cañón de 57 milímetros y a un ligeramente más largo plazo con las esperanzas en el Sherman, cuya producción, en 1942, se esperaba fuese de 14.000. Aun cuando consiguiera una revolución en la calidad, el Eje no podía esperar hacer frente a esta masa, puesto que sumada a esto, la producción rusa que se estaba ya recuperando del desastroso golpe inicial tras la invasión alemana. Con la llegada del invierno y mientras las conquistas japonesas en el Lejano Oriente, daban paso a pensamientos de estabilización y contraofensiva, el Alto Mando alemán reunía febrilmente todo cuanto caía en sus manos para una tremenda ofensiva hacia el Cáucaso, para arrancar los vitales abastecimientos de petróleo —la fuente de vida de la guerra mecanizada— de mano de los rusos y pasarlas a las suyas propias. Y Rommel vigilando estrechamente las debilidades británicas, estaba listo para recuperar lo que había perdido durante la Operación Crusader.

Punto de ruptura

Realmente, desde el comienzo de 1942 se hizo bastante aparente que no solamente estaba entrando la guerra en su fase decisiva —la fase que terminaría si el Eje podría o no vencer, antes de ser engullido por el aluvión de recursos aliados— sino también que la naturaleza de los combates estaba cambiando rápidamente. Alemania y Japón, aún conservaban la iniciativa y eran capaces de conquistas adicionales, pero no serían capaces, por más tiempo, de vencer a un enemigo superior sin pagar un precio mucho más alto que hasta ahora. Gran Bretaña y Rusia, habían sobrevivido a la *blitzkrieg*, conocían una o dos estratagemas extras y habían aprendido cómo contrarrestar los peores efectos psicológicos de los sobrecogedores ataques de las divisiones Panzer y los bombarderos.

En Rusia, las divisiones Panzer alemanas habían chocado al fin contra un oponente, con un carro de combate el T34/76, que superaba a los suyos: para derrotarle tenían, por fuerza, que mejorar la artillería y la coraza de sus propios carros con la mayor rapidez. Como primer paso equiparon a los últimos PzKfw III con el cañón largo de 50 milímetros y el PzKfw IV con uno largo de 75 milímetros —mejoras largamente diferidas—, que por supuesto harían su impacto en las fuerzas acorazadas británicas del desierto. La entrada del Japón en guerra, también jugó una parte indirecta en la batalla del desierto, ya que tropas en camino al Oriente Medio hubieron de ser desviadas en cambio al Lejano Oriente, mientras la 7.ª Brigada Acorazada descansando de sus esfuerzos durante la operación Crusader, hubo de ser apresuradamente reequipada con carros Stuart y enviada con toda premura a Birmania. Pero por supuesto la consecuencia más importante de la intervención japonesa fue el implicar a los Estados Unidos en la guerra con el dinámico efecto que esto ejerció sobre el equilibrio del poder industrial y estratégico. En lo que a las fuerzas acorazadas se refiere poco importaba el que los japoneses tuviesen éxito en vencer tan libremente en una ambiciosa guerra en el Pacífico, pues solamente podrían emplearse fuerzas mecanizadas ligeras en estas provincias marítimas y subdesarrolladas. En Birmania la 7.ª Brigada Acorazada fue privada de su capacidad de maniobra en las sendas de la selva; la guerra en aquella parte del mundo concernía principalmente a las flotas y a las fuerzas aéreas. El general George Marshall, Jefe del Estado Mayor de los Estados Unidos tendría que mirar a otra parte para emplear las masas de infantería y fuerzas acorazadas que habían sido cuidadosamente construidas. Por esta razón la estrategia aliada habría de ser concentrada contra el Eje en Europa y a esta conclusión llegó la Conferencia de Arcadia en Washington promovida por Marshall y Brooke y dirigidas por Roosevelt y Churchill, a principios de 1942.

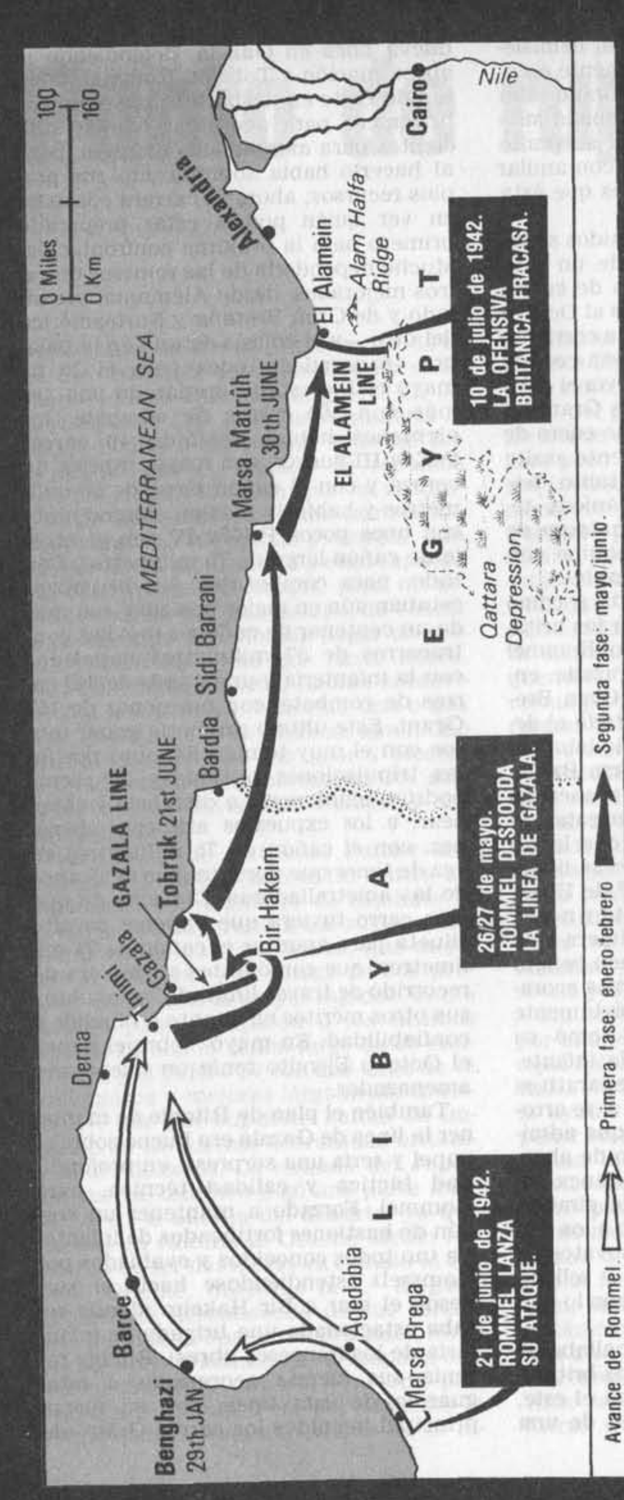
Sin embargo, una cosa era decidirse por una estrategia que dirigiera el principal esfuerzo aliado contra Alemania e Italia (tan bien como darle prioridad a la ayuda a Rusia) y otra muy distinta poner en práctica esa estrategia. El programa industrial norteamericano para la victoria (la última y realmente vital clave para la solución de la recesión económica de los años treinta) aún no estaba a pleno rendimiento. Obligados por la necesidad de enviar armamento vital, incluso carros, a los rusos y a los británicos, los norteamericanos privaban a su propio ejército del equipo para entrenarse, cuanto más para combatir. Ante las ineludibles demandas de refuerzo del Teatro de Operaciones del Pacífico Sur, los embarques al hemisferio opuesto fueron temporalmente escasos en suministros —empeorado aún más por la acción de la campaña submarina alemana que alcanzó su punto álgido en 1942, amenazando con anular la estrategia de Arcadia antes que ésta tomase cuerpo.

No obstante los Estados Unidos se las ingeniaron para prescindir de un prudente y significativo número de carros Stuart y Grant para cedérselo al Octavo Ejército, incorporándolos en la corriente de material de guerra que fluía convoy tras convoy al Oriente Medio vía el cabo de Buena Esperanza. Pero los Grant no habían llegado antes del 21 de enero de 1942, cuando empezó el siguiente asalto en la guerra del desierto. Por tanto, desgraciadamente para los británicos, tenían que enfrentarse al contraataque de Rommel usando el mismo equipo con que habían sido derrotados antes.

En una forma muy parecida a como había cogido desprevenidos a los británicos el anterior mes de marzo, Rommel golpeó a la 1.ª División Acorazada, entrenada y recién llegada de Gran Bretaña y por tanto poco aclimatada al desierto, en el punto en que vigilaba las salidas del desfiladero de Mersa Brega. Batida por furiosos, y bien planeados ataques que no podía contrarrestar, la 2.ª Brigada Acorazada perdió casi la mitad de su fuerza en menos de 24 horas —una de sus unidades, el 10.º de Husares perdió no menos que treinta y nueve de cincuenta carros en su primera salida—. Aún entonces, el tremendo peligro a que se enfrentaban sus fuerzas acorazadas, pareció escapar completamente al general Ritchie, que se tomó su tiempo —tiempo al paso de la infantería— para hacer cautos preparativos para cortar el paso a Rommel si se arrojaba al desierto abierto. Hay que admitir que Rommel estaba escaso de abastecimientos (aunque Ritchie nunca sabría cuán escaso), no obstante girando con rapidez puso en un aprieto a los lentos británicos, que eran aún novatos en el arte de la guerra moderna y rellenó sus depósitos de combustible con lo que éstos abandonaban detrás.

El 29 de enero, Bengasi se hallaba de nuevo en manos alemanas y los británicos en completa retirada hacia el este, buscando la dudosa seguridad de una nueva línea en Gazala, defendiendo la aproximación a Tobruk. Rommel había tenido éxito en desbaratar los esfuerzos británicos para acumular fuerzas suficientes para montar otra ofensiva, pero al hacerlo había sobrepasado sus propios recursos; ahora la carrera consistía en ver quién podría estar preparado primero para la próxima confrontación. Mucho dependería de las remesas de carros mejorados, desde Alemania, por un lado y de Gran Bretaña y Norteamérica del otro —y el énfasis estaría en la palabra «mejorados», pues para el 26 de mayo el Eje estaba preparado una vez más con 560 carros de combate; los alemanes habían recibido 19 carros PzKfw III nuevos, con mayor espesor de coraza y con el cañón largo de 50 milímetros y había 19 más en camino junto con unos pocos PzKfw IV con el excelente cañón largo de 75 milímetros. Con todo, para combatirlos, los británicos estaban aún en mejor posición, con más de un centenar de cañones móviles contracarros de 57 milímetros mezclados con la infantería y una fuerza de 849 carros de combate, con no menos de 167 Grant. Este último prometía ganar tantos con el muy temido 88, pues por fin las tripulaciones británicas de carros podrían mantenerse a distancia y cañonear, a los expuestos artilleros alemanes, con el cañón de 75 milímetros en vez de tener que aproximarse al alcance de las ametralladoras. El hecho de que este carro tuviera que exponer su alta silueta para apuntar el cañón de 75 milímetros, que como antes se dijo era de recorrido de través limitado, no anulaba sus otros méritos en cuanto a blindaje y confiabilidad. En mayo, sobre el papel, el Octavo Ejército tenía un nuevo aire amenazador.

También el plan de Ritchie de mantener la línea de Gazala era bueno sobre el papel y sería una sorpresa, en profundidad táctica y calidad técnica, para Rommel. Forzado a mantener un cordón de bastiones fortificados de infantería (no todos conocidos y evaluados por Rommel) estendiéndose hacia el sur, desde el mar a Bir Hakeim (donde estaba estacionada una brigada de infantería de los franceses libres), Ritchie retenía sus fuerzas acorazadas a retaguardia de esta línea, con su fuerza principal incluidos los carros Grant (de



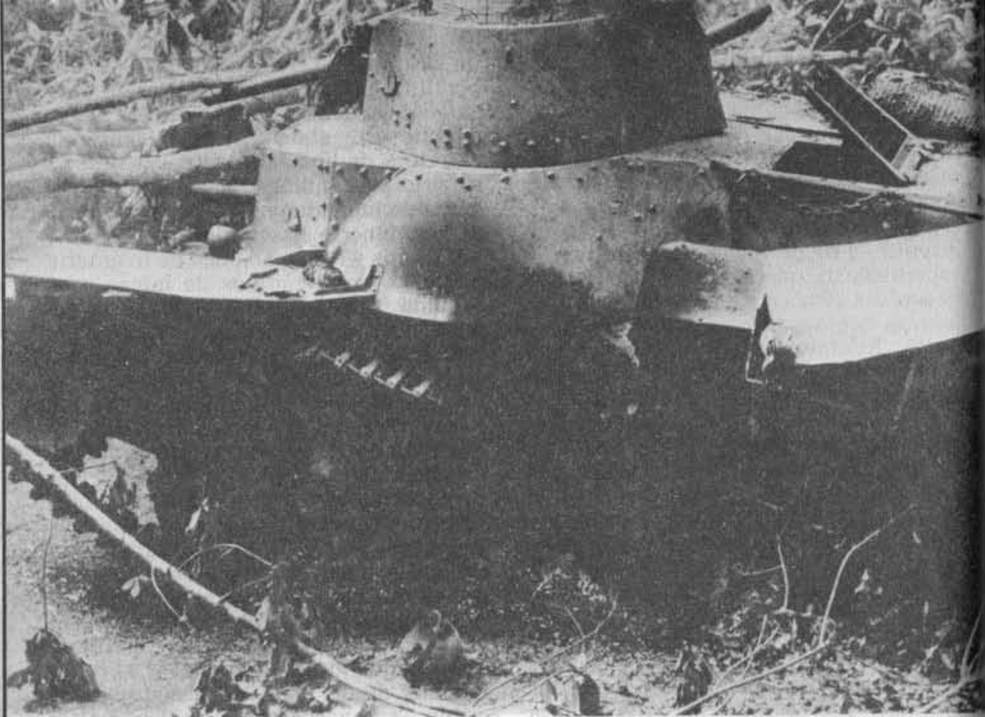
La retirada a El Alamein: un capítulo infortunado.

los cuales Rommel no tenía conocimiento) lista para oponerse a un flanqueo por el sur y dispuesta para operar en cualquier parte del frente pero con prioridad contra cualquier intento alemán de movimiento de flanqueo alrededor de Bir Hakeim hacia Tobruk.

Esto fue precisamente lo que Rommel intentó el 26 de mayo, siempre con la esperanza de que los británicos cometiesen sus viejos errores de empeñar sus fuerzas acorazadas en grupos fragmentados. Ritchie, que sabía lo que había ido mal en el pasado, había dicho con claridad a sus jefes de cuerpo que las fuerzas acorazadas debían concentrarse antes de librar batalla con el enemigo. De este modo, aunque fuera lógico que el XIII Cuerpo del general Gott, con la mayor parte de su infantería en línea y dos brigadas de carros del Ejército en su apoyo, no desease moverse desde sus bastiones para tomar parte en una batalla móvil (no tenía transporte con el cual hacerlo si hubiese querido hacerlo), el XXX Cuerpo del general Norrie con dos divisiones acorazadas, que incluían tres brigadas acorazadas, no tenía excusa para no cumplir las demandas de Ritchie. Fracasaron en hacerlo y fallaron además en seguida, pues el primer día una brigada de infantería motorizada fue cogida sin apoyo y desbordada mientras la 4.ª Brigada Acorazada, luchando aisladamente, perdió prácticamente la mitad de sus carros de combate debido, al verse mezclada en el combate cuando aún se encontraba parcialmente dispersa. El jefe del 3.er Regimiento, teniente coronel «Pib» Roberts, describió agudamente la confusión cuando escribe, «... adelantamos un gran número de camiones aislados y grupos de camiones marchando en direcciones diferentes, el cuadro resultante era como el sonido de una orquesta desorganizada... El jefe de la brigada tenía algunas... noticias más bien descorazonadoras. El 5.º Batallón estaba prácticamente completo —bueno—, el 8.º de Húsares, casi enteramente incompleto —no tan bueno—. El Cuartel General Avanzado de la división había sido 'metido en el saco', incluso el jefe de la división, las cosas tenían que estar fuera de control, por lo que había ocurrido...»

Y estaban fuera de control, aunque mejoraron algo el día siguiente, cuando, por fin, las fuerzas acorazadas británicas convergieron sobre el Afrika Korps cuando éste atacaba para alcanzar la carretera de la costa. Entonces ante la superioridad numérica británica y la sorpresa infligida por los Grant trataron de mantenerse hasta que con tan sólo 150 carros y las posiciones de infantería británica y los campos de minas a su espalda, tuvieron que ponerse a la defensiva en la mañana del 29. Rommel había fracasado y su fracaso exponía a los ejércitos del Eje en Africa a la absoluta destrucción con un bien dirigido y oportuno golpe, mientras permaneciera fijado en un punto por falta de combustible. No obstante, había de ser un esfuerzo concentrado, no una sucesión de pequeños ataques de infantería y carros por sí solos, separados en tiempo y lugar, y apoyados raramente por la artillería. En un menor papel, al final del 29 de mayo, Jake Wardrop con el 5.º Regimiento, tomó parte en un típico ataque local sin apoyo. «Los cañoneamos desde unos 1.800 metros», escribió, «entonces cargamos para acabar con ellos». Tal vez, fue la oscuridad la que estropeó la descarga, o éstos podían haber sido unos enemigos difíciles, pero cuando nos aproximamos, se presentaron de pronto y empezaron a encuadrarnos con los 88... Yo estaba casi cegado, pero mirando por el periscopio vi el rastro blanco verdoso de uno que venía directamente a nosotros. Yo me dije, «éste es nuestro» y sentí un estruendo en el frente...

Mientras pasaban los días y Rommel procuraba con todas sus fuerzas proseguir y renovar la ofensiva, Ritchie desperdiciaba el tiempo sin montar este tipo de contraataque en masa, el único que podía tener éxito. Fracasó así en imponer una coordinación en gran escala, porque sus jefes de infantería persistentemente reunían las fuerzas acorazadas cerca de ellos por miedo de ser dejados sin apoyo, a merced de los carros del Eje. Las consideraciones teóricas indicaban que tan sólo los carros eran adecuados para combatir a los carros —y Ritchie era principalmente un teórico, porque le faltaba experiencia de alto mando—. De aquí que la dispersión aumentase, cuando era esencial la concentración y los intentos de ataque del 5



Arriba: **La guerra contra el Japón —sus carros de combate no realizaron una contribución importante—.** Derecha: **Pero en Birmania los Stuart tuvieron una dura marcha.**

de junio, ni comenzaron con el beneficio de la masa, ni bien ordenados, con el apoyo de la artillería. Las pérdidas británicas de carros aumentaron con catastrófica rapidez —los efectos inmediatos eran amortiguados por Ritchie porque la actual reserva de máquinas era adecuada (existían de reserva 250 Grant disponibles) y las fuerzas sobre el papel ocultaban el fallo que se estaba produciendo en la competencia y en la confianza. El nauseabundo olor de la incapacidad se introducía por las narices británicas —cualquier cosa que hicieran, los alemanes la hacían mejor, y les costaba caro— mientras, un prolijo debate sobre el qué hacer iba atrás y adelante entre los jefes divisionarios y de cuerpos, Ritchie, el Jefe del Ejército, y Auchinleck en el Cuartel General del Mando del Oriente Medio. Eran un comité en sesión, en un momento en que tan sólo el incisivo mando de un solo hombre, predominando sobre todos los demás —acertado o equivocado—, podía arreglar la situación. En ausencia de las decisiones constructivas que el Octavo Ejército empezaba a desear, se aceleró su colapso cuando, el 11 de junio (después que los franceses de Bir Hakeim se hubiesen retirado, después de una semana de asedio) las tropas móviles del Eje desembocaron a campo abierto y llevaron repetidamente, a las fuerzas acorazadas británicas a combatir en términos ventajosos para ellas.

Las pérdidas británicas de carros, alcanzaron ahora una altura casi astronómica —138 pérdidas antes del mediodía del 13 tan sólo y en un terrible momento, solamente 70 carros listos para el combate contra un enemigo que presionaba duramente— aunque hay que conceder que el Afrika Korps estaba al borde del agotamiento. No obstante, la cantidad sólo contaba poco cuando la moral británica estaba hundiéndose en las profundidades de la desesperación, ya que un acertado estudio comparativo calificaba al carro Grant como el igual de los principales carros de combate alemanes, reconociendo a anticuados vehículos tales como el Valentine, Matilda, Crusader y Stuart, solamente un tercio del valor de sus oponentes. Resultaba que derrotados comandantes como Ritchie, no podían contribuir más, y hombres cansados como el general Gott (un guerrero del desierto desde los primeros días de la guerra, que había perdido su mordiente) podían comunicar desaliento más que esperanza a sus desanimados seguidores, cuando ellos procuraban retirarse más allá de Tobruk a la frontera egipcia. Y cuando Tobruk fue atacado y tomado en dos días, para el 22 de junio (destruyendo incidentalmente a dos débiles batallones de Matildas, manejados por el 4.º y 7.º Regimientos que habían zarandeado tan seriamente a Rommel, en Arras) la fortuna británica llegó a su punto más bajo. Pero, aún peor fue lo siguiente, pues la multitud de abastecimientos almacenados en Tobruk revitalizó al Afrika Korps para la persecución en Egipto y ahora el fluido campo de batalla se desplazó a Mersa Matruh —donde había estado cuando Wavell y O'Connor se lanzaron adelante en diciembre de 1940.

Las defensas de Mersa Matruh —sobre el papel— eran más fuertes que las de Gazala. Guarnecidas por fuertes formaciones de infanterías, quienes apoyándose en los cañones de 57 milímetros estaban bien mantenidas, a pesar de sus anteriores derrotas. Sin embargo, su volumen de fuerzas acorazadas comprendía solamente 50 Grants y un surtido de un centenar de viejos carros armados con el cañón de 40 milímetros. En teoría constituían un adversario serio para el Afrika Korps que contaba solamente con 60 carros alemanes suplementados por 44 anticuados carros italianos. Así pues, al ser contenido su primer asalto, el 26 de junio, los británicos tuvieron en sus manos la posibilidad de restablecer su fortuna por completo. Pero el desconcierto de Rommel coincidió dramáticamente con la ya crónica confusión en el campo británico, donde el general Auchinleck, se había hecho cargo del mando de Ritchie el día 25 y heredado a algunas, más bien vagas órdenes de retirada, mientras Gott, al



borde del agotamiento y hecho a la derrota, hizo una prematura suposición de que sus fuerzas estaban de nuevo en un desorden cuando, de hecho, se estaba resistiendo. En cualquier caso Gott dio orden a sus fuerzas acorazadas de retirada cuando había sido provechoso el mantenerse. En la mañana del 27 Rommel se encontró abierto el camino de Egipto y una muchedumbre de infantería británica dejada atrás para ser capturada.

De todos los momentos de desesperación soportados por el Ejército británico, este de frustrada desilusión, reforzado por la fátiga, fue el predominante. Habían sido bien derrotados por un enemigo que estaba tan cansado —si no más aún— que ellos mismos. De una posición de superioridad aparente habían sido arrojados a campo abierto y las unidades acorazadas que ahora se retiraban a la próxima línea de resistencia del general Auchinleck, en El Alamein, un espacio de 65 kilómetros entre el Mediterráneo y las marismas salitrosas de la Depresión del Qattara, era posiblemente las más desalentadas de todas. Pues en su caso no solamente las miraba el enemigo como inferiores —el resto del Ejército británico estaba de acuerdo y esto fue sacado a relucir cuando la 1.ª División Acorazada tanteando cautelosamente su camino a través del desierto, llegó demasiado tarde para tomar parte en la lucha contra las vanguardias de Rommel, cuando trataban de abrirse paso, a través de las posiciones de infantería en Deir el Shein. Pero si la 1.ª División Acorazada no sirvió para mucho, fue una fortuna para los británicos que su artillería si sirviese ya que fue precisamente este arma la que detuvo al Eje mientras el resto del Ejército británico tomaba aliento y reconstituía su capacidad ofensiva.

La batalla que se libró en El Alamein a lo largo de julio fue fundamentalmente de desgaste y controlada físicamente por la infantería y artillería luchando desde posiciones claves. Las fuerzas acorazadas británicas y del Eje se encontraron, de pronto, obligadas a conformarse con esta pauta ya que con menos campo de maniobra que anteriormente y llevados a combatir bajo un torrente de bombardeos de la artillería y desde el aire, no podían abrigar la esperanza de producir por si mismas una decisión en el campo de batalla.

Rommel había esperado poder abrirse camino hasta el Nilo. Había fracasado. Por tanto, no podía persuadirse a sí mismo (aun cuando Hitler y Mussolini se lo hubiesen permitido) para retroceder. La respuesta de Auchinleck fue una serie de cautos ataques, encaminados a destruir las más débiles formaciones de infantería italiana, como un requisito previo para aflojar el dominio de las fuerzas acorazadas alemanas sobre el estrecho campo de batalla. Se dieron batallas por someras y alargadas cordilleras, de día y de noche, en las que los



Izquierda: **Los instructores norteamericanos dan explicaciones a los británicos sobre el carro Grant.** Arriba: **El general Auchinleck, vencedor del primer Alamein.**

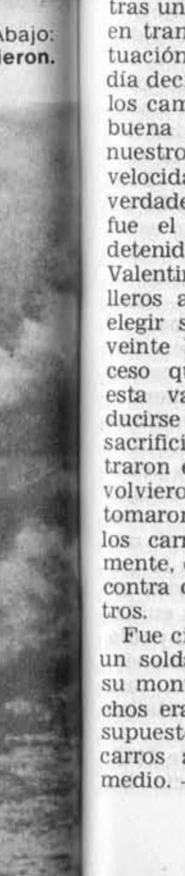
italianos eran absorbidos por ataques combinados de infantería y carros de combate apoyados por fuego de artillería, obligando al Afrika Korps a intervenir para parar la derrota. La ofensiva británica empezó el 10 de julio, destruyendo casi una división italiana. Las tropas alemanas fueron lanzadas inmediatamente al rescate. Dos divisiones italianas fueron cogidas en la noche del 14 de julio y por un momento los británicos tuvieron la llave de la Cordillera Ruweisat en sus manos. Mas que eso de hecho, ya que el camino estaba abierto para un ataque decisivo, que se podía haber aprovechado si las fuerzas acorazadas británicas hubiesen estado frescas y confiadas. El hecho es que no era así y que los campos de minas (que estaban incrementando los obstáculos en el campo de batalla y obstruyendo la movilidad) impedían a los carros perseguir y combatir al enemigo sobre la marcha; esto fue fatal. Un contraataque característico del Afrika Korps y se invirtió la posición. La infantería neozelandesa sorprendida por un golpe particularmente duro no tuvo ninguna duda en echar la culpa a las unidades de carros británicos. Como dijo uno «existía la más profunda desconfianza, casi odio» hacia las fuerzas acorazadas británicas.

Tratando de recuperar y retener la iniciativa el 22, Auchinleck lanzó al combate a la 23.ª Brigada Acorazada con sus carros Valentine, llegada directamente de Gran Bretaña. Avanzaron





Arriba: **Una tripulación de los Grant se prepara para dar un sobresalto a Rommel.** Abajo: **Pero fueron tanto la infantería británica como los carros birtánicos quienes lo sufrieron.** Arriba derecha: **Los generales Norrie y Ritchie, los vencidos.**



tras un ataque de infantería que estaba en trance de desmoronarse, en una situación fluida que era lo menos que podía decirse. Faltándole conocimiento de los campos de minas e ignorante de la buena puntería del enemigo, «pasaron nuestro flanco norte, atronando a gran velocidad» escribió un neozelandés «una verdadera carga de Balaclava». Y así fue el resultado, ya que tras verse detenidos por un campo de minas, los Valentines cayeron presa de los artilleros alemanes que tenían tiempo de elegir sus disparos y apuntarse hasta veinte blancos sin dificultad —un proceso que se repitió dondequiera que esta valiente brigada trató de intro ducirse con el más claro espíritu de sacrificio. De más de 104 carros que entraron en acción aquella mañana, sólo volvieron once. Aun así, uno de los que tomaron parte en la batalla escribió que los carros se comportaron excelentemente, deteniendo todos los proyectiles contra carros excepto los de 88 milímetros.

Fue ciertamente alentador escuchar a un soldado de carros británico alabar su montura, en una época en que muchos eran propensos a vituperarla. Por supuesto, la verdadera evaluación de los carros aliados estaba en un término medio. —Tenían virtudes junto con sus defectos y la calidad de sus homogéneas planchas de blindajes fundidos no podía ser menos preciada. Realmente el acero homogéneo podía aguantar mucho más castigo que las planchas alemanas de superficie templada, que aunque podían rechazar los disparos británicos, en ciertos ángulos y distancias críticas, eran propensas a rajarse cuando eran alcanzadas por un fuerte impacto.

La primera batalla de El Alamein —la batalla de Auchinleck, que estuvo tan cerca de destruir a Rommel y que podía haberlo hecho si hubiese dispuesto de algunas unidades de carros con el lozano espíritu de la 23.ª Brigada, equipadas con una nueva generación de carros —marcó un punto decisivo en la guerra del desierto. Mientras los alemanes lanzaban su última gran ofensiva en Rusia, dirigida a lo más hondo del Cáucaso, un nuevo estilo de guerra acorazada estaba a punto de iniciarse en Egipto, bajo nuevos líderes británicos —los generales Alexander y Montgomery— quienes traían ideas frescas que aportar a una situación ya estéril.

Contraataque -la toma de Africa

Para Montgomery estaban claras dos cosas en particular, cuando llegó al desierto. Primero, que el Octavo Ejército estaba muy necesitado de entrenamiento como parte de un proceso de rehabilitación y segundo, que tendría que librar otra acción defensiva antes de pasar a la ofensiva. Para reforzar las defensas de El Alamein, durante agosto, estableció una fuerte posición instalada a lo largo de la cordillera de Alam Halfa, adonde esperaba atraer al enemigo, y destruirlo con los cañones contracarros de su artillería y sus carros de combate. La toma de la cordillera de Alam Halfa, sería un preliminar esencial para cualquier subsiguiente avance que Rommel pudiese hacer hacia Alejandría y los hombres de Montgomery estaban prevenidos para combatir, pensando estrictamente en exponerse lo menos posible, desde posiciones ocultas, exponiéndose solamente al fuego cuando el enemigo estuviese encuadrado en sus miras; específicamente, no debían lanzarse precipitadamente contra el enemigo cuando consiguiese algún éxito local. De este modo cuando Rommel rodaba con sus fuerzas acorazadas a lo largo del borde de la Depresión de Qattara el 30 de agosto y se dirigió al norte para apoderarse de la cordillera de Alam Halfa, cayó en las manos de Montgomery y en los combates iniciales en los accesos a la cordillera, la única sorpresa conseguida por Rommel fue la de emplear los nuevos carros PzKfw IV con sus largos cañones de 75 milímetros. «Pip» Roberts de la 22.ª Brigada Acorazada, en la cordillera, se encontraba en el objetivo del esfuerzo principal alemán y rápidamente localizó al nuevo PzKfw IV, no sólo por su conspicuo cañón largo sino también por por el hecho de que encabezaban el asalto y no permanecían detrás en apoyo, como había sido la táctica de los modelos más antiguos. «Previne a todas las unidades, por radio de no disparar hasta que el enemigo estuviese a menos de 900 metros;... y entonces en pocos segundos la Country of London Yeomanry abrió fuego. Una vez que se está en medio del combate es difícil juzgar, pero parece que en tan sólo unos minutos casi todos los carros Grant del escuadrón estaban ardiendo. El nuevo cañón alemán de 75 milímetros estaba cobrando un fuerte tributo.

Este fue el momento crucial. A pesar de combatir en posición de desventaja, estos superartillados PzKfw IV, causaron daños desproporcionados a su número y los británicos conjuraron la crisis porque eran mucho más fuertes en número y estaban bien situados cuidadosamente dirigidos. Rommel no podía contar por más tiempo con que sus viejos enemigos se sacrificasen en una carga inútil. La pauta de las batallas acorazadas estaba en revolución.

En Rusia durante el verano de 1942, los alemanes se arrojaron hacía los campos petrolíferos del Caucaso, que eran vitales para su futura participación en la guerra mecanizada, pero también desviaron una creciente proporción de sus fuerzas contra Stalingrado y de este modo debilitaron este ataque. No obstante, en Washington y en Londres se comprendió que el futuro de la guerra giraba alrededor de la ayuda a los rusos y enviar refuerzos para el Oriente Medio; el gran debate estratégico a corto plazo fue regido por ésto, aun cuando, mirando a más largo plazo los Aliados llegarona la decisión de invadir el Africa Noroccidental francesa como parte de un vasto plan para limpiar las costas africanas de extremo a extremo y reabrir al Mediterráneo a la navegación Aliada. Esto, para el general Marshall y algunos de sus colegas, había sido de secundaria importancia comparado con la necesidad de invadir Europa como medio más directo para aumentar la presión que soportaba el Eje y ayudar a los rusos. Pero la estrategia norteafricana era obligatoria, no sólo porque los Aliados no podían preparar fuerzas suficientemente fuertes para lanzar una fuerza adecuada a tierra en Europa, sino también porque la amenaza al petróleo del Oriente Medio, con Rommel aproximándose al Canal de Suez, no podía ser ignorada. Cuando cayó Tobruk, Roosevelt había retirado inmediatamente los primeros carros Sherman que habían sido entregados a la 1.ª División Acorazada norteamericana, para enviarlos como refuerzo urgente a los británicos en Egipto —una oferta de buena voluntad que iba a recibir mucha prominencia como tal, pero que de hecho, era la salida mejor ya que la otra alternativa habría sido enviar a la 1.ª División Acorazada—, lo que era a todas luces un movimiento logísticamente prohibitivo.

Esta fue la primera infusión de Sherman que los británicos habían de recibir en un año cuando sus formaciones acorazadas, batidas por el combate, por fin dieron más pasos progresivos que regresivos. Los carros con el cañón de 57 milímetros estaban empezando a entrar en acción —el. Crusader Mark III en el Oriente Medio y el Churchill Mark III en Gran Bretaña. Y aunque la destrucción del escuadrón de Churchill tripulado por canadienses, cuando desembarcaron en la incursión de Dieppe el 19 de agosto, no era un comienzo muy afortunado, sirvió por lo menos para demostrar la invulnerabilidad de la espesa coraza de este carro ante todos, excepto los más grandes cañones alemanes. A principios del año, se alteró la organización de las divisiones acorazadas con la substitución de una brigada de infantería transportada en camiones, por una de las dos brigadas acorazadas, y aunque esto fuera meramente una copia de lo que los alemanes habían ya hecho antes de la invasión de Rusia, reflejó una creciente necesidad de la más estrecha colaboración entre los carros y la infantería, si había de ser vencida la creciente potencia de los cañones contracarros, cuando estaban ocultos en posiciónes, fortificadas, detrás de campos de minas. De su experiencia con la nueva organización durante un ejercicio en la primavera de 1942 Hobart escribió «Por supuesto yo creo que la organización, a medio cocer, es de hecho, totalmente mala. Pero en un caso de necesidad real, funcionará bien.»

Este era un comentario razonable y apuntaba la necesidad de formaciones flexibles que pudiesen ser empleadas sobre la más amplia variedad de terrenos o por la necesidad de formaciones especiales para países peculiares. Ciertamente, la equilibrada formación infantería y unidades acorazadas en igual proporción parecía mejor solución que, otra aún experimental formación britániça, la denominada División Mixta, en la que dos brigadas de infantería estaban dispuestas permanentemente con una única brigada de carros de combate. Los norteamericanos, con todo, tenían que ensayar su división acorazada de carros pesados y sus divisiones de infantería asociados con batallones de carros, pero ese momento llegaría cuando los Aliados, desembarcasen, codo a codo, en el Noroeste de Africa ya que se destinarían a esta tarea todos los nuevos tipos de formaciónes.

Mientras tanto, los servicios técnicos de espionaje aguardaban con oprensión la aparición de la nueva generación de cañones y carros del Eje —comprendiendo que las mejoras artilleras de los PzKfw III y IV ya reveladas, podían ser tan sólo medidas de emergencia. En septiembre de 1941, apareció el Tigre en el frente de Leningrado, hablando los



Teniente general Montgomery. Su victoria de Alam Halfa marcó el punto decisivo en la guerra del desierto.

primeros informes de su extremadamente gruesa coraza y su cañón del 88, que constituían una terrible amenaza, pues el Tigre no podía ser penetrado frontalmente por un sólo cañón contracarro aliado de los entonces en servicio y por su parte podía perforar fácilmente cualquier carro aliado a distancias por debajo de los 1.100 metros —y a menudo a distancias superiores a los 1.800 metros. Este descubrimiento coincidió prácticamente con ciertas decisiones aliadas básicas sobre el futuro de sus propios vehículos acorazados de combate.

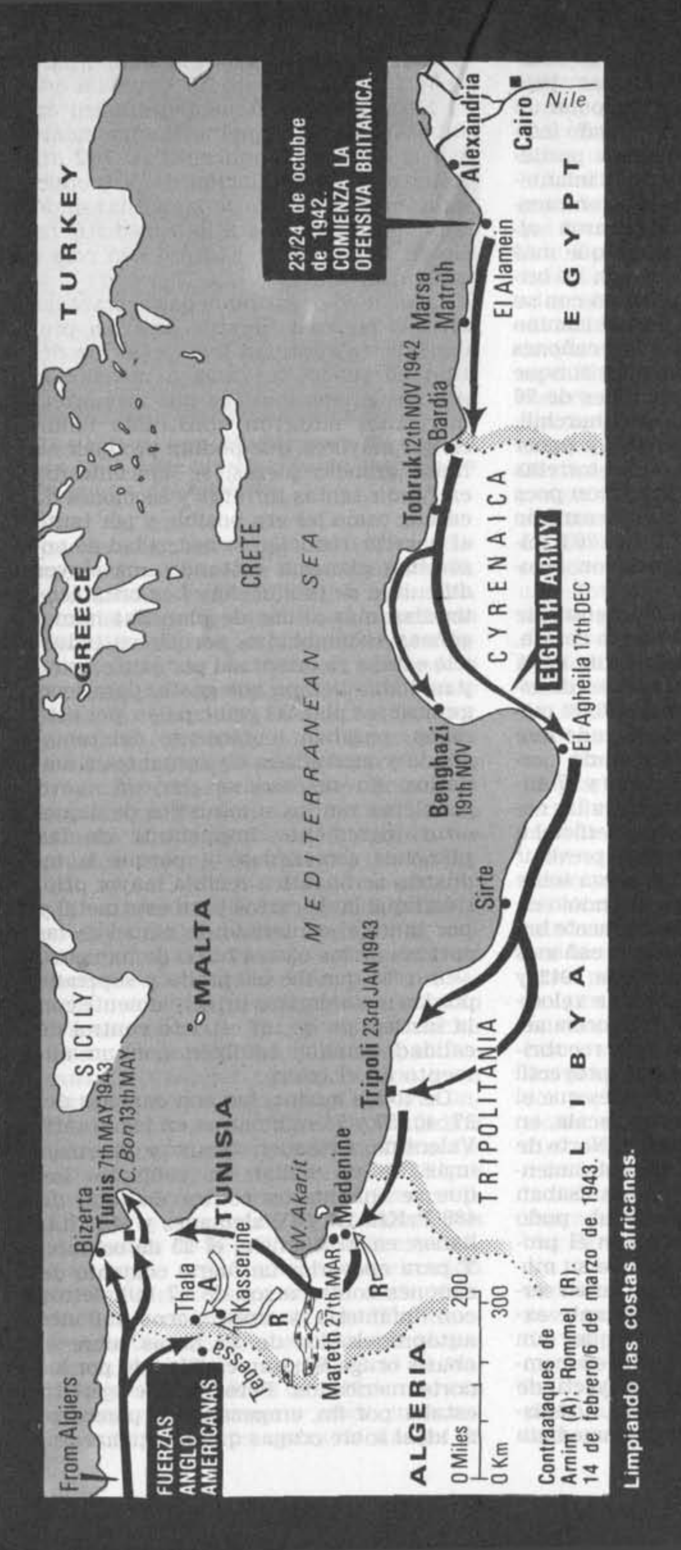
En mayo de 1942, los norteamericanos comenzaron a diseñar un sucesor del Sherman —el T.20— que iba a utilizar componentes del Sherman, pero que estaría mucho mejor acorazado y armado con un cañón de 76 milímetros mucho más potente. En Gran Bretaña, el fracaso del Cavalier condujo a una gran variedad de intentos para salvarlo incluyendo no menos de cuatro estudios sobre el papel, pero por último fue aceptado un proyecto designado A27M que fue llamado posteriormente Cromwell. Este carro crucero de 27 toneladas, con una coraza de 76 milímetros de espesor, fue armado primeramente con el cañón de 57 milímetros, pero más tarde se le dio una versión británica de 75 milímetros norteamericano, equiparable al que montaba el Sherman. Se inició el trabajo de diseño a fines de 1942 de manera que no se podía esperar producir un sucesor del Crusader antes de finales de 1943 y para entonces aun el cañón de 75 milímetros estaría superado, si los alemanes seguían su ritmo normal de mejora. Sin embargo, como el más moderno cañón contracarro británico —el 76,2 milímetros o 17 libras— había progresado mucho en ese intervalo se pidió que fuese montado en un carro de combate. En seguida, sin embargo, la misma resistencia que ya había retrasado la adopción del 57 milímetros, se puso en el camino de este arma. Una sugerencia de que el 76,2 milímetros fuese montado en el Sherman. fue rechazada por el Ministerio de Abastecimientos como impracticable. En lugar de ello, perdieron el tiempo con el montaje del cañón en el Challenger —una insatisfactoria y chapucera versión del Cromwell— y de esta manera se sacó a la luz la imprevisión del diseño inicial del Cronwell; su chasis era demasiado pequeño para admitir una torreta de diámetro suficientemente grande para contener la carrera de retroceso de un cañón tan grande. Por tanto si el Sherman era inadecuado, los británicos no podían tener un cañón de 76,2 milímetros ningún carro de combate, hasta que hubiesen producido un diseño original completamente adaptado al cañón, lo que no podía hacerse hasta finales del 1944, cuando ya sería desastrosamente tarde.

Un camino tácticamente menos adecuado para salir del dilema era copiar a los alemanes y a las rusos que, cuando estaban en posesión de un nuevo cañón que fuese demasiado grande y poderoso como para ser montado en una torreta de giro completo de cualquier carro existente, montaban el cañón en un casco aunque con recorrido de través limitado. Estos cañones autopropulsados se usaban para reforzar a las divisiones acorazadas o dar apoyo inmediato a la infantería —y como los alemanes estaban pasando rápidamente a la defensiva, el empleo de vehículos básicamente defensivos llegó a ser aceptable. Pero un carro de combate siempre era una mejor propuesta en operaciones ofensivas y ni alemanes, rusos, británicos o norteamericanos perdieron nunca de vista por largo tiempo, el hecho de que los carros eran ofensivos y que aun las tácticas defensivas dependían de las posturas ofensivas. Los británicos, por tanto, estaban lejos de estar enteramente equivocados al relegar los cañones autopropulsados a la más baja prioridad si podían mover y tripular un número de carros, que aun cuando inferiores, pudiesen operar con una posibilidad de sobrevivir al lado de la infantería. No obstante, los cañones contracarros autopropulsados encontraron algún favor con los Aliados, aunque más con los norteamericanos que con los británicos. El M.10 norteamericano con su cañón de 76 milímetros abrió el camino e iba a ser el chasis para otros cañones de calibre aun más pesado, pues aunque los británicos montaron cañones de 76 milímetros en algunos chasis Churchill, dieron mucha mayor prioridad a poner cañones de 57 milímetros en las torretas de los Crusader y Valentine y con poca visión de futuro a acelerar el desarrollo de un esquema para montar el 76,2 milímetros sobre el Valentine, con recorrido de traves limitado.

Junto con los más obvios intentos de mejorar los cañones y reforzar la coraza, comenzó una busqueda constante de la forma de mejorar las prestaciones de estos cañones ya en servicio, dándoles mejor munición. Se había encontrado que el proyectil perforante disparado normalmente por los cañones de 40 y 57 milímetros se hacía pedazos contra las corazas alemanas con temple superficial a ciertas distancias críticas. Para prevenir la «rotura» se colocó una caperuza sobre el proyectil ordinario, convirtiéndolo en un proyectil perforante con capacete balístico que estuvo listo para los cañones de 57 milímetros en octubre de 1942 y poco después, para aumentar la velocidad del proyectil se mejoró su forma aerodinámica añadiéndole un recubrimiento balístico; este nuevo proyectil empezó a utilizarse algo después que el anterior, aunque en pequeña escala, en las batallas que siguieron en el Norte de Africa. Por otra parte, el descubrimiento, en 1942, de que los alemanes usaban corazas con temple superficial, pudo explotarse inmediatamente con el proyectil de 76,2 milímetros ya que su munición con capacete podía entrar en servicio junto con el cañón. Bastante extraño sin embargo, era el que aun cuando se había demostrado en combate la enorme ventaja del proyectil de 75 milímetros de alto explosivo, no existía un gran impulso para la inmediata producción de un proyectil similar para el 76,2 —y quizás esto fue debido a que el Estado Mayor General británico estaba absorto en aquel crítico momento por el diseño y producción del 76,2 milímetros y la instalación de la producción en gran escala de las armas de 57 milímetros. Atentos a lo inmediato, fallaron en afrontar el futuro con celo e imaginación.

La calidad de las planchas acorazadas aliadas fue casi siempre alta. La producción en cantidad y la selección del tipo adecuado, fue más a menudo el problema, pero una vez que los norteamericanos hubieron construido fundiciones mayores, que podían producir en masa grandes piezas, se concentraron en fundir tantas torretas y secciones de cascos como les era posible y por tanto al hacerlo, reducían la necesidad de ensamblar planchas evitando una mayor dificultad de producción. Los británicos tendían más al uso de planchas homogéneas ensambladas porque su industria estaba ya orientada por este camino y no había tiempo que gastar para reorganizar las plantas principales; por esta razón, pasaban lentamente del remachado y atornillado de conjuntos a soldarlos. En su caso, se creó un nuevo problema con los suministros de níquel —un ingrediente importante de las planchas acorazadase—, porque la industria aeronáutica recibía mayor prioridad que la de carros para este metal y por tanto el contenido de níquel de las corazas de los carros hubo de reducirse —un reto que fue aceptado y superado por los metalúrgicos principalmente con la institución de un estricto control de calidad, aunque también con un aumento en el costo.

De todos modos, fue con cañones del 37, 40, 57 y 75 milímetros en los Stuart, Valentine, Crusader, Grant y Sherman (más de un millar en conjunto) los que se enfrentaron contra un total de 489 PzKfw III y IV alemanes y M.13 italianos, en El Alamein, el 23 de octubre. Y para apoyarlos un fuerte conjunto de cañones contracarros de 57 milímetros con infantería y unos pocos cañones autopropulsados de 25 libras sobre el chasis oruga Sexton, construido por los norteamericanos. Pero si este ejército estaba por fin, empezando a parecerse al ideal sobre orugas que imaginara Fu-



Limpiando las costas africanas.

ller, la batalla que libró fue algo diferente a la que éste había supuesto en 1919. Montgomery puso ahora en práctica un sistema del que sus predecesores habían hablado pero raramente realizado. Invirtiendo el viejo concepto, apuntaba a destruir las formaciones de infantería de su enemigo antes de emprenderla con sus fuerzas acorazadas.

En esencia lo que él planeaba era hacer que el XXX Cuerpo (mucho más fuerte en infantería, que en formaciones acorazadas) hiciese una brecha en las posiciones del Eje, donde estaba atrincherado tras espesos campos de minas, de forma que una vez se forzase el paso, el X Cuerpo acorazado se «lanzase a campo abierto sembrando por sí mismo el desconcierto en las rutas de abastecimiento enemigas; las fuerzas acorazadas enemigas se desplegarían contra esto y serían destruidas, probablemente divididas, ya que esperaba mantenerlas dispersas tanto tiempo como fuera posible». Para obligarlas a dispersarse, dispuso que el XIII Cuerpo (con una división acorazada) llevase a cabo una serie de ataques de diversión al sur de la línea, lejos del ataque principal en el norte.

Si Montgomery hubiese estado completamente enterado de la amplia dispersión ya adoptada por las fuerzas acorazadas del Eje y de que la concentración, seguida de su intervención en operaciones móviles, era casi la última cosa a que se arriesgarían en vista de su carencia de combustible, habría estado aún más confiado. Su plan aunque sufrió algunas variaciones de detalle, fue prácticamente en su totalidad llevado a cabo; la artillería y las fuerzas aéreas británicas machacaron el campo de batalla y las zonas de retaguardia con potentes explosivos, la infantería estrechamente ayudada por carros de apoyo siguieron a continuación, mientras los ingenieros (asistidos por un puñado de carros limpiaminas especiales) se afanaban peligrosamente en limpiar pasillos que permitiesen atravesar los campos de minas a los vehículos y eventualmente a las masas de fuerzas acorazadas y cañones contra carros, que se abrían paso hacia el centro de las posiciones del Eje. Violentamente las fuerzas acorazadas de ambos lados empezaron a desgastarse mutuamente y casi al mismo ritmo con que la infantería lo estaba haciendo entre sí. Tales pérdidas repugnaban a muchos líderes británicos de carros de la vieja escuela pero sus protestas a Montgomery casi invariablemente recibían la misma respuesta «las fuerzas acorazadas deben ir adelante». Con una superioridad absoluta en recursos esto estaba enteramente justificado, pero lo hubiese sido menos si Montgomery no hubiese estado preparado para ajustar la dirección de cada ataque de desgaste en búsqueda de aquellos puntos del Eje ya debilitados por ataques anteriores. La pérdida de 25 Valentine de 44, por el 50.º Regimiento, luchando junto con la 51.ª División Highland los días 23 y 24 de octubre y de 87 carros de la 9.ª Brigada Acorazada (75 por ciento de su fuerza) el 2 de noviembre, eran justificables teniendo en cuenta que las pérdidas de carros del Eje iban al mismo ritmo y que cuando llegase la ruptura, habría una fuerza de persecución, fresca y lista, con unas directrices claras y combustible abundante para lanzarse tras el enemigo en retirada y ahuyentarle por completo. Durante toda la batalla, Montgomery llevó a cabo una serie de reagrupamientos de sus fuerzas acorazadas manteniéndolas listas para el momento supremo de la ruptura, pero cuando esto ocurrió, el 3 de noviembre los preparativos para la explotación se vinieron abajo.

En los estrechos pasillos de los campos de minas y las polvaredas axfisiantes, el X Cuerpo se enfrentó con los extenuados remanentes del Afrika Korps, justo cuando este último empezaba un intento de retirada. Rodando demasiado cerca, el Cuerpo británico perdió su objetivo, se desorientó en los campos de minas y de este modo se creó un bloqueo del tráfico en la ruta de la fuerza de persecución principal (la División neozelandesa con las 4.ª y 9.ª Brigadas Acorazadas), la cual se encaminaba a atacar muy al sur y a dirigir un movimiento envolvente mucho más ambicioso por el flanco del desierto hasta la costa en Fuka. El retraso fue fatal y la fuerza móvil principal del Eje, de la que poco restaba, había escapado antes de que se completase el movimiento. Cuando, por fin, se reanudó la persecución y se dirigió al oeste el 5 de noviem-

bre se tuvo que detener de nuevo por falta de combustible, en un pegajoso camino causado por las fuertes lluvias, porque los camiones habían sido cargados con demasiadas municiones y poco combustible.

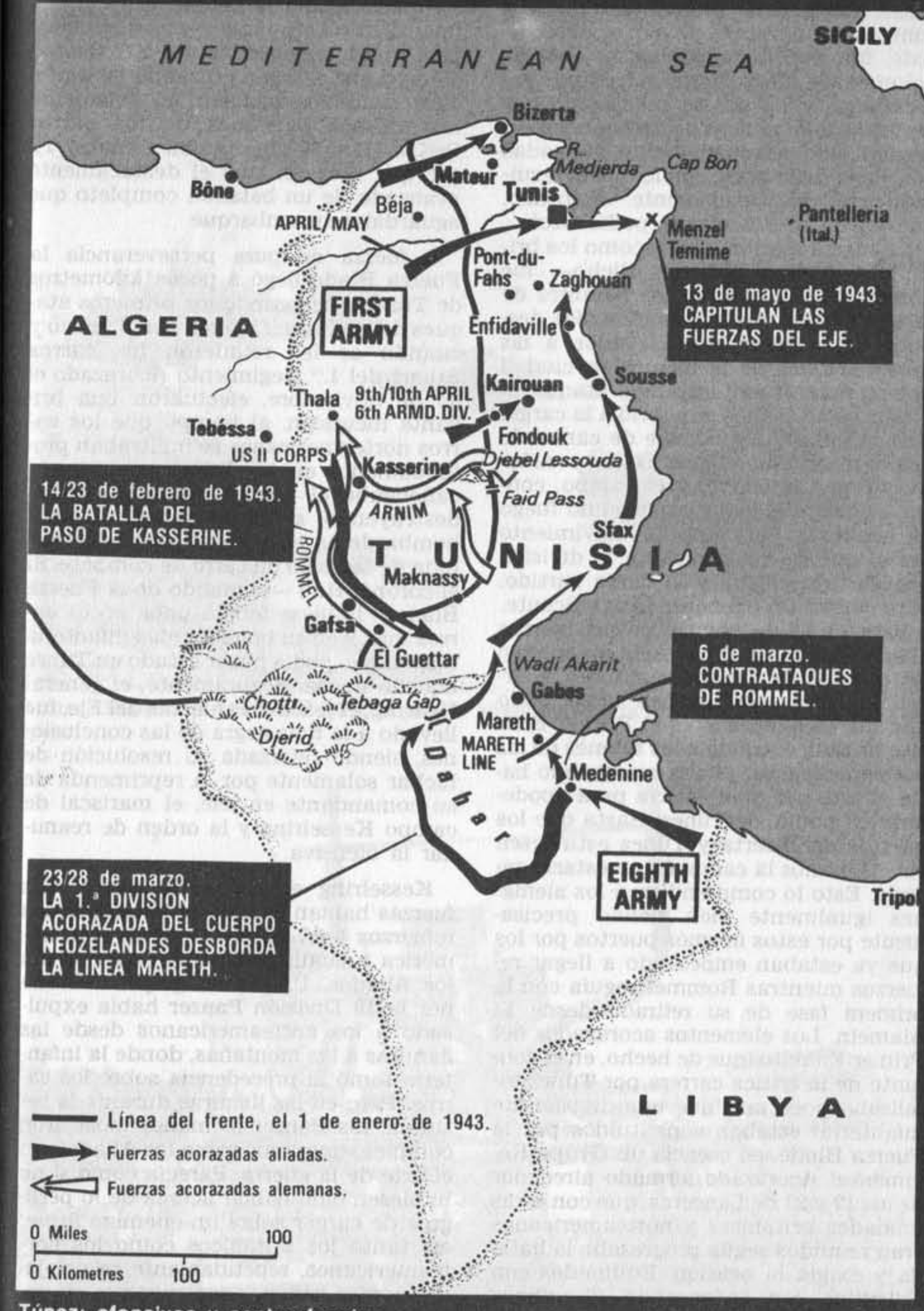
Así fueron en líneas generales la mayoría de las ofensivas de Montgomery quien de este modo amortiguó el resplandor de sus éxitos, casi siempre profesionales y beneficiosos, pero raramente abarcándolo todo. Fue una forma de actuar, no obstante, con la que las fuerzas acorazadas británicas estuvieron conformes; realmente hubieron de conformarse frente a los valores cambiantes para muchos de una batalla, puesto que en las largas etapas de centenares de kilómetros hasta las fronteras de Túnez, a través de campos de batalla sembrados de restos de las campañas anteriores, pasando la antigua Zona de Mersa Brega y a través de Trípoli a Medenine, en el 17 de febrero, alcanzarán uno tras otros sus objetivos sin que se produjera un solo retroceso.

Para entonces había cambiado por completo el aspecto de la guerra. Los alemanes, habían sido detenidos en el Cáucaso y aniquilados en Stalingrado, y con estas vastas derrotas, se habían desvanecido para siempre sus esperanzas de conseguir petróleo en abundancia. Además la calidad y la fuerza de sus divisiones Panzer había caído a un bajo nivel, aunque no tan bajo que les faltase una reserva central o un inmenso poder de recuperación.

Ninguna de estas cosas eran aparentes en la época de El Alamein o cuando la flota aliada navegó desde los Estados Unidos y Gran Bretaña para desembarcar tropas en Casablanca, Orán y Argel. En aquel momento los servicios secretos aliados, veían al Eje como prohibitivamente fuerte tanto por mar, como por tierra y aire y aun cuando se esperase que en los desembarcos iniciales se enfrentarían solamente con fuerzas francesas (si llegaban a oponerse) no podía garantizarse una victoria fácil, una vez que el Eje decidiese reforzar Túnez desde Europa y unir aquellas fuerzas a las del derrotado Rommel en retirada desde Egipto y Cirenaica.

La Operación Torch fue la primera gran operación anfibia aliada de la guerra y su lanzamiento contra las playas de Norte Africa había de ser tan formativo para las futuras técnicas aliadas de desembarco, como las tácticas de Montgomery en El Alamein lo fueron en relación con las formas británicas de guerra acorazada. La mayor parte de las tropas que encabezaban el asalto anfibio, hubieron fundamentalmente, por la razón política de apaciguar a los franceses, de ser norteamericanas y sus principales elementos infantería, por la muy buena razón de no tener en servicio un carro de combate que pudiese alcanzar la playa desde donde le habría de dejar el barco transporte y además escasamente había disponible alguna embarcación de desembarco de carros de combate. Se esperaba que los franceses no resistirían, aunque si lo hacían no se esperaba que tuviesen mucho éxito con su equipo, sobre todo sus carros, deplorablemente anticuados, los andrajosos deshechos del ejército que había sido humillado en 1940. Tan sólo unos pocos Somuas y carros ligeros y algunos Renault, procedentes de la Primera Guerra Mundial, pudieron ser reunidos y ninguno estaba cerca del mar cuando las primeras fuerzas acorazadas norteamericanas llegaron a la costa en la madrugada del 8 de noviembre, pero por todas partes los franceses estaban preparados para resistir, aunque con muy diferente grado de entusiasmo.

En Safi, a 225 kilómetros al oeste de Casablanca, la infantería avanzó tan lejos de la playa como pudo y cuando fue detenida por el fuego, esperó la llegada de los carros de combate para que la librase. Pero los carros habían estado en la bodega de los barcos durante un largo viaje. Cuando los que no se habían averiado fueron desembarcados con fuerte resaca, se hundieron y hasta que no fueron llevados a tierra, y preparados para la lucha no se dispuso la infantería para avanzar, aunque lo hicieron con presteza una vez que algunos carros se pusieron en marcha. Esta fue la segunda dura lección aprendida por los hombres de la 2.ª División Acorazada norteamericana (a las órdenes de su agresivo jefe Ernest Harmon) en su primera acción. Al otro lado de Casablanca, cerca de Port Lyauty, se aprendió la tercera lección principal, consistente en cómo se debía preparar la acción prestando la mayor atención a sus más mínimos de-



Túnez; ofensivas y contraofensiva.

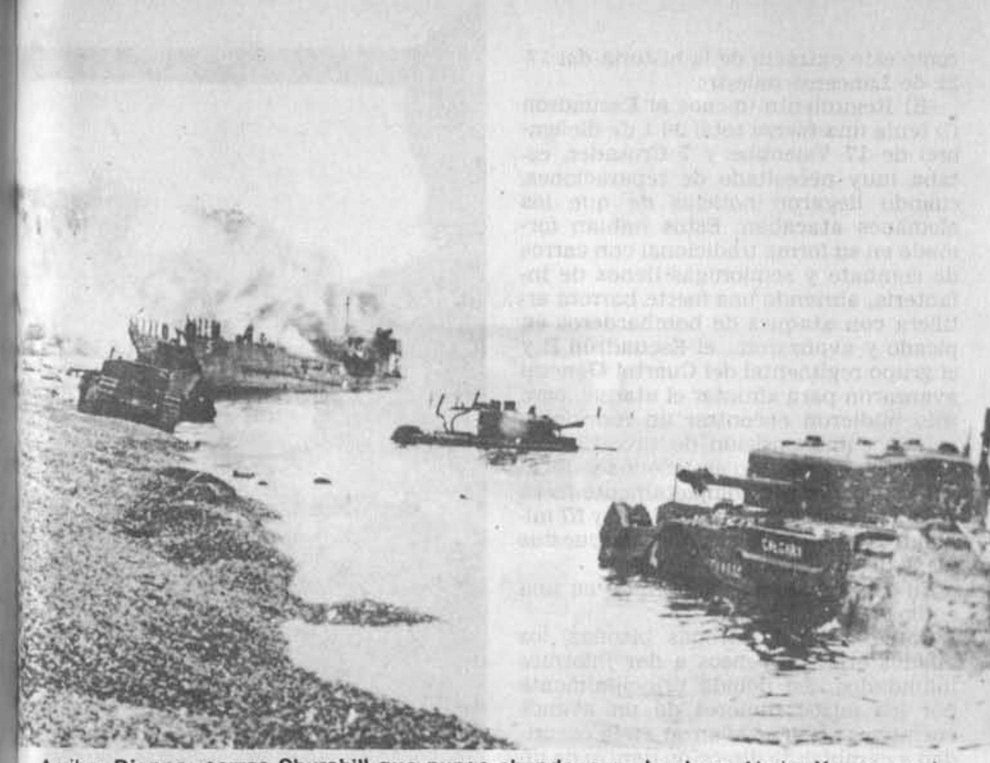
talles. Cuando se produjo un incisivo contraataque francés de carros de combate, fue derrotado gracias al enorme volumen de fuego de los carros norteamericanos y no por su precisión, pues las miras telescópicas de los cañones, no habían sido adecuadamente alineadas con el eje de la boca, con lo que el resultado era desatinadamente impreciso, que era lo menos que se podía decir.

La cuarta lección —falsa como los británicos podían haberles dicho— fue aprendida en Orán por los hombres de la 1.ª División Acorazada, dos días después del desembarco. Llevados a las inmediaciones de la bloqueada ciudad por un magnífico e inspirado ataque, el último salto táctico se cubrió a la carga, enfrentándose una falange de carros de combate, infantería acorazada y cañones desparramados por el campo, contra un desperdigado y mezquino fuego de artillería. Este tipo de movimiento era el que se había dicho a la división que surtiría efecto, y lo había surtido, pero contra un oponente insignificante.

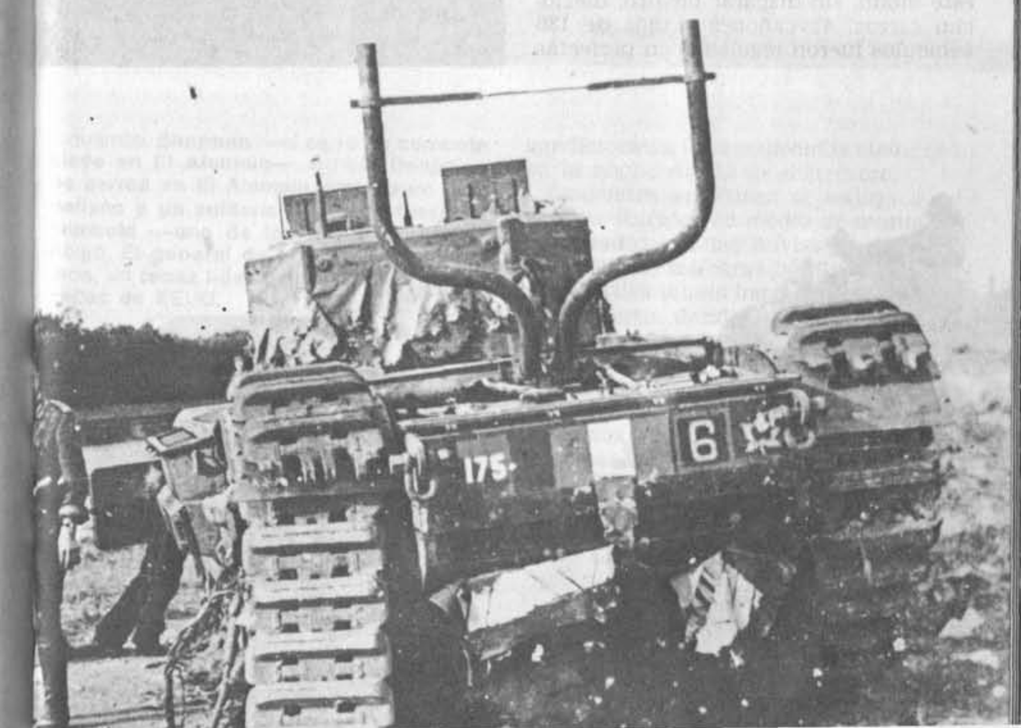
Para el 11 de noviembre las fuerzas aliadas tenían un firme asentamiento en los puertos de Casablanca, Orán y Argel, los franceses estaban negociando una nueva alianza y ya el Primer Ejército británico, traído a los talones de los norteamericanos, estaba marchando hacia el este por mar y tierra para apoderarse, si podía, de Túnez. Hasta que los puertos de Bizerta y Túnez estuviesen en sus manos la campaña no estaría ganada. Esto lo comprendieron los alemanes igualmente bien siendo precisamente por estos mismos puertos por los que ya estaban empezando a llegar refuerzos mientras Rommel seguía con la primera fase de su retirada desde El Alamein. Los elementos acorazados del Primer Ejército (que de hecho, en el conjunto de la crítica carrera por Túnez totalizaba poco más que una división de infantería) estaban constituidos por la Fuerza Blade, en esencia un Grupo Regimental Acorazado formado alrededor de los 17 y 21 de Lanceros, que con otras unidades británicas y norteamericanas eran reunidos según progresaba la batalla y exigía la ocasión. Equipados con Valentine con cañones de 40 milímetros y Crusader con cañones de 57 milímetros tenían muchas esperanzas de derrotar a los últimos modelos de carros alemanes, como lo había hecho el Octavo Ejército, en junio —y es que no sabían que los elementos del XC Cuerpo alemán que estaban cruzando los estrechos sicilianos incluían no solamente las últimas versiones de los carros PzKfw III y IV sino también cuatro Tiger que no eran sino el destacamento avanzado de un batallón completo que aguardaba su embarque.

A fuerza de pura perseverancia la Fuerza Blade llegó a pocos kilómetros de Túnez, rechazando los primeros ataques de los Panzer ligeros por el flanco y cuando se les reunieron los carros Stuart del 1.er Regimiento Acorazado el 25 de noviembre, efectuaron una brillante incursión, al tiempo que los carros norteamericanos se infiltraban profundamente en las líneas enemigas y cañoneaba el aeródromo de Djedeida, destruyendo sobre el terreno veinte bombarderos en picado, contra la pérdida de tan sólo un carro de combate. Si el coronel Hull —al mando de la Fuerza Blade— hubiese tenido unos pocos carros más y en su opinión, más infantería disponible, podía haber estado en Túnez aquella noche. Seguramente, el general Nehring, el jefe de las fuerzas del Eje, fue llevado a la más negra de las conclusiones, siendo reforzada su resolución de luchar solamente por la reprimenda de su comandante en jefe, el mariscal de campo Kesselring y la orden de reanudar la ofensiva.

Kesselring estaba en lo cierto. Sus fuerzas habían ganado la batalla de los refuerzos y en aquel momento eran numerica y cualitativamente superiores a los Aliados. Un rápido golpe asestado por la 10 División Panzer había expulsado a los norteamericanos desde las llanuras a las montañas, donde la infantería tomó la precedencia sobre los carros. Pero en las llanuras durante la retirada, los Panzer alemanes mostraron completo dominioo sobre los Aliados, en el arte de la guerra. Parecía como si no hubiesen oído hablar acerca de lo peligros de cargar sobre un enemigo firme; así tanto los británicos como los norteamericanos, repetidamente se arrojaron contra cañones contracarros en posición o cayeron descuidadamente en emboscadas montadas por los carros enemigos, desde posiciones escondidas,



Arriba: **Dieppe; carros Churchill que nunca abandonaron la playa.** Abajo: **Y uno que lo hizo.**



como este extracto de la historia del 17-21 de Lanceros muestra:

«El Regimiento (menos el Escuadrón C) tenía una fuerza total (el 1 de diciembre) de 17 Valentine y 7 Crusader, estaba muy necesitado de reparaciones, cuando llegaron noticias de que los alemanes atacaban. Estos habían formado en su forma tradicional con carros de combate y semiorugas llenos de infantería, abriendo una fuerte barrera artillera con ataques de bombarderos en picado y avanzaron... el Escuadrón B y el grupo regimental del Cuartel General avanzaron para afrontar el ataque, pero sólo pudieron encontrar un montículo pelado como posición de tiro. El enemigo estaba situado en viñedos y olivares a 1.800 metros, completamente fuera del alcance de los cañones de 40 y 57 milímetros. Cinco carros fueron puestos fuera de combate.»

En una palabra habían caído en una emboscada.

Como todas las tropas bisoñas, los aliados eran propensos a dar informes infundados, así debido principalmente por los falsos rumores de un avance enemigo se ordenó avanzar en la oscuridad y cambiar de dirección dentro de un pantano, no indicado en los mapas. De este modo, sin disparar un tiro, dieciocho carros, 41 cañones y más de 130 vehículos fueron regalados en perfectas condiciones a los agradecidos alemanes, en la noche del 10 de diciembre.







Izquierda: **Sherman —el carro de combate clave en El Alamein—**. Arriba: **Despojos de carros en El Alamein, incluso un M13 italiano y un solitario Churchill, fuera de combate —uno de los tres a prueba—**. Abajo: **El general de brigada Ernest Harmon, un tenaz líder de las fuerzas acorazadas de EEUU.**



La guerra en Túnez se redujo a un confuso forcejeo en medio de montañas empapadas por las lluvias de invierno en el Norte, mientras las fluidas acciones móviles tenían lugar en el flanco sur del desierto, donde estaba amenazada la retaguardia del Ejército italoalemán que se había retirado desde Trípoli a la vieja Línea Mareth francesa. Aquí la 1.ª División Acorazada estadounidense flexionó sus inmaduros músculos y bajo la dirección del jefe del II Cuerpo norteamericano, general Fredendall, realizó incursiones contra el Eje para conseguir una experiencia de combate que casi no tenía. El Eje estaba encantado y demasiado pronto demostró que era maestros en las incursiones.

En enero el Eje atacó el eslabón más

débil de la cadena Aliada —el francés— y habiéndole roto, superó por táctica maniobrera a las fuerzas acorazadas norteamericanas para poder apoderarse del Paso Faid. Por algún tiempo, la 1.ª División Acorazada quedó en el vacío creado entre Faid y Gafsa, pero las cosas no hicieron crisis hasta el 14 de febrero cuando, en Faid, cuatro grupos de combate alemanes saliendo de la bruma matinal, atraparon a un grupo norteamericano con la infantería del 168.º Regimiento que guardaban el cercano Djebel Lessouda envolviéndolos y capturándolos en cuestión de horas. No fue solamente el hecho de que el control se hubiese roto (en tal extensión que no se pidió apoyo alguno a la artillería), ni que los norteamericanos hubiesen sido cogidos por sorpresa, lo cual era doloroso; mucho más amargo fue el peligro yacente en el grito de un frenético oficial en Lessouda, cuando contemplaba la debacle: «Conozco el pánico cuando lo veo.»

Lo que siguió fue peor, pues el pánico es contagioso. Al día siguiente, cincuenta carros de combate, con infantería y artillería acorazada se lanzaron, desde el norte, a rescatar al aislado 168.º Regimiento y restaurar la situación. Se les ordenó «... destruir a las fuerzas acorazadas enemigas por el movimiento y el fuego...» Cargaron contra un eneimigo superior en número. Pero los alemanes, fríamente se desplazaron a posiciones de flanqueo para hacer una carnicería con los norteamericanos con un fuego bien dirigido, mientras sus máquinas no hacían otra cosa que precipitarse en una orgía de destrucción. Para los alemanes estaba ahora libre el camino para explotar la destrucción de la reserva móvil Aliada y no fue falta suya, en modo alguno, sino de su general von Arnim (quien no pudo determinar una estrategia firme, en consulta con Rommel cuando se le reunió desde el sur) que no se alcanzase una victoria mucho más completa. Sin embargo, la última porción intacta de la 1.ª División Acorazada fue echada a un lado y durante algunos días, las fuerzas acorazadas del Eje tuvieron paso libre a través del Paso Kasserine, hasta que fueron detenidos por los esfuerzos combinados de parte de la 6.ª División Acorazada británica y unidades americanas al mando del general de brigada Robinett, en una línea que iba de Thala a Bahiret Foussana.

La derrota de la 1.ª División Acorazada norteamericana en la que se conoce como la batalla de Kasserine, sólo subrayó las pocas posibilidades que habían tenido los bisoños norteamericanos contra las tropas veteranas del calibre de las alemanas. En proporción con la expansión británica, la del Ejército norteamericano había sido mucho mayor y más rápida y por tanto debían esperarse debilidades e imperfecciones, particularmente entre un cuerpo de oficiales en gran parte bisoño. La victoria local conseguida en Foussana, ayudó a restaurar la confianza y esto había sido hecho posible, en no pequeña extensión, por la capacidad personal de mando de Robinett, que mantuvo firmes a sus hombres cuando fueron atacados, en vez de permitirles recaer en la poco saludable enfermedad de una retirada precipitada, como la que había influido tan cruelmente al resto de la división.

Era ahora tarea del general Patton, llevado apresuradamente al frente, enderezar lo que Fredendall había permitido se torciese y hacerlo en combate, puesto que ya existía una necesidad inmediata, ya que los alemanes proseguían retirándose hacia Gafsa donde se preparaban para defender la línea Mareth. Pero las regiones montañosas, en las que se estaba operando, implicaban el relegar a un segundo término el papel de las fuerzas acorazadas en relación con la infantería y artillería.

Cuando Rommel atacó al Octavo Ejército de Montgomery en Medenine, el 6 de marzo, perdió más de 50 carros mientras el Ejército británico no perdió ninguno, ya que sus fuerzas acorazadas dejaron el combate a la artillería y cañones contracarros. En el norte de Túnez los subsiguientes ataques de carros de von Arnim fueron frenados, con terrorífica energía, por la infantería y los cañones británicos y los intentos de Patton de abrirse paso a las costas, hacia Makuassy hacia finales de marzo, se estrellaron ante los cañones alemanes, que bien empleados, conservaban el dominio del terreno; prácticamente el mismo sistema utilizó la 1.ª División de infantería norteamericana para rechazar posteriormente a la 10.ª División Panzer, cuando la última trató de abrirse paso a El Guettar. Análogamente, cuando Montgomery trató de lanzar sus carros a través del foso antitanque, para ayudar a la infantería a saltar la línea Mareth, fueron destruidos por los alemanes desde fuertes posiciones. Incluso el vasto movimiento mecanizado de flanqueo del cuerpo neozelandés (al que se unió posteriormente la 1.ª División Acorazada británica) a través del Dahar, sólo pudo abrir brecha en Tebaga, después de que un enorme bombardeo aéreo y artillero, hubiera destruido a los pocos enemigos que bloqueaban el camino. Y de nuevo en Akarit, en toda la longitud de las colinas donde Patton trató de abrirse paso hacia Sfax, solamente un diluvio de fuego y no una masa acorazada, prevaleció, cuando el enemigo se atrincheró y se batió confiado en su habilidad para aniquilar carros de combate.

Este era usualmente el proceso, cuando no había tanto espacio disponible para maniobrar (tal como el que las fuerzas acorazadas disfrutaron invariablemente en los ilimitados espacios de Rusia). Aun así, donde los carros no podían ir, la infantería podía moverse solamente a gran costo, teniendo necesidad de un volumen de fuego artillero mayor que nunca, para ayudarles a limpiar el camino. No se supuso que llegase un estancamiento como el que parlizó los campos de batalla de la Primera Guerra Mundial, pero indudablemente ya había pasado el día en que un número inferior de formaciones acorazadas podía vencer en un ataque por el puro dinamismo de su presencia. Solamente una vez tuvieron las fuerzas acorazadas aliadas, la posibilidad de librar en Túnez una batalla completamente móvil, al retroceder el Eje de Akarit y Makuassy, a principios de abril, en su camino hacia una última resistencia en la cabeza de puente tunecina, pareció que la 6.ª División Acorazada británica, podía forzar el paso Fondouk y conquistar la ruta central a Kairouan, interceptando de este modo a todos los elementos móviles del ejército de von Arnim. Si esto pudiese haber sido hecho, la conquista aliada de Túnez y Bizerta habría sido casi una formalidad. Pero las órdenes del general Alexander para forzar el paso fueron formuladas tardíamente, la fuerza asignada a la tarea apresuró sus preparativos y cuando tuvo lugar el asalto fue mal dirigido. La infantería norteamericana, cuya tarea era apoderarse del terreno al sur del paso, fracasó por falta de capacidad de mando, en cruzar la línea de partida; la infantería británica, que debía tomar el vital terreno del norte, comprendió mal una orden ambigua y no se preocupó de tomar la última y esencial colina. Determinado a abrirse paso a toda costa, el jefe del cuerpo británico, general Crocker, ordenó a la 26.ª Brigada Acorazada, a las órdenes de «Pip» Roberts, atacar el paso, aceptando las pérdidas que las minas y los cañones contracarros pudiesen infligirle. El regimiento de cabeza fue el 17/21 de Lanceros cuyos antepasados habían cargado en Balaclava; comprendieron instintivamente lo que se les pedía y la advertencia de un jefe de escuadrón, cuando iba hacia la muerte —«Adiós, moriremos todos»—, prestó acritud a la fatal ocasión. A costa de grandes pérdidas de carros —aunque, como es natural en la guerra acorazada, no hubo grandes pérdidas en hombres— los carros de combate cargaron, y fueron desbaratados puntualmente, aunque manteniendo a toda costa las demandas de Roberts, que sabía muy bien el sacrificio que pedía a sus unidades, consiguieron abrirse paso al anochecer. Para entonces, la oportunidad de interceptar al Eje había pasado y con ella la última gran oportunidad para maniobrar en Túnez.

Lo que restaba en el Norte de Africa fue una molesta guerra de montaña durante abril y principios de mayo en los accesos de Túnez y Bizerta, donde la infantería británica y norteamericana forcejeó sangrientamente para limpiar el camino para un último empuje de las divisiones acorazadas. Fue entonces cuando el carro británico Churchill consiguió muchos éxitos, ya que tenía la más asombrosa agilidad y podía escalar lo que a los alemanes parecían repechos inaccesibles. De aquí que estos carros fuesen donde no se les esperaba y subieron a tales alturas que podían dominar al enemigo desde arriba, así como acompañar a la infantería que escalaba con ellos. Aquí, también las fuerzas acorazadas francesas iniciaron su reaparición, combatiendo en los totalmente





Arriba: **Churchill en Túnez.** Abajo: **El azote de las fuerzas acorazadas aliadas —el cañón alemán del 88, de doble uso.**

inadecuados Somua y Valentine entregados por los ingleses (a falta de cualquier otro), en rudos combates cerca de Pont-du Fahs y sufriendo en proporción, por lo inadecuado de las máquinas en dicha tarea. En las últimas batallas, cuando la 1.ª División Acorazada norteamericana salió estruendosamente de Tine Valley (conocido como la «Ratonera»), hacia Bizerta y la 1.ª, 6.ª y 7.ª divisiones acorazadas británicas bajaron por el valle de Medjerda para tomar Túnez y aislar la península del cabo de Bona, siempre había habido previamente una rotura de defensa, en las colinas por parte de la infantería y sobre todo, por medio de un furioso y casi irresistible diluvio de fuego de la artillería y los aviones, antes de que los carros se abriesen paso a campo abierto. Fue entonces cuando apareció un nuevo fenómeno, el fenómeno del omnipotente Tiger que firme en un escondite, podía con su 88 y su gruesa coraza, detener a un escuadrón completo de carros y lo que es más, por un período del todo desproporcionado.

Estas eran las señales en los vientos del presente, que estallarían en las tempestades del futuro.

Vacilación

La situación en estos momentos era tal que aunque los Aliados con la Operación Torch habían liquidado en Túnez a una parte considerable del Ejército alemán, una mayor proporción de sus ejércitos permanecían ahora allí ociosos. Lejos de acelerar la invasión del Norte de Europa en 1943, la desviación del esfuerzo hacia el Norte de Africa, había diferido efectivamente aquel hecho hasta 1944, como muy pronto. Así, para mantener el momento estratégico, los Aliados se vieron forzados a invadir la parte sur de Europa, país montañoso, de ríos de rápida corriente, naranjos y olivos, donde el empuje representado por las fuerzas acorazadas, sería refrenado tan severamente como lo había sido en Túnez. Los primeros pasos, una invasión de Sicilia en julio, seguidos por desembarcos en la Italia metropolitana en septiembre, fueron principalmente operaciones anfibias por supuesto; las batallas posteriores serían dominadas por la infantería apoyada por Artillería y carros de combate. Sólo ocasionalmente, las divisiones acorazadas, pudieron abandonar esta situación, como cuando parte de la 2.ª División Acorazada norteamericana disfrutó de algunas marchas forzadas contra un enemigo en retirada en le occidente de Sicilia. Más a menudo, las tripulaciones de carros se encontraron liadas en rudos combates en terreno difícil y una vez que la batalla se trasladó a Italia y el avance se movió metódicamente, pierna arrriba de aquel complejo país, el ritmo del avance fue ampliamente condicionado por erráticos ataques desde un río al siguiente, seguidos por rudos combates por cumbres escarpadas, en las que las fuerzas acorazadas tenían suerte si se movían a algo más que al paso y usualmente gastaban su tiempo escabulléndose, de un lado a otro tras las crestas, de una posición de tiro a otra.

Jake Wardrop captó el ambiente, cuando escribió desde su asiento de conductor en una de aquellas efímeras ocasiones, después del desembarco de Salerno, en que las fuerzas acorazadas se lanzaron hacia el río Volturno:

«El CLY había tomado la delantera y nosotros seguimos detrás. El día anterior el 1.º de Carros había tomado Cardito después de un revoltijo terrorífico en el que perdieron ocho Sherman de un escuadrón y seis de otro. Habían arrasado los viñedos y suprimido algunos cañones autopropulsados bien camuflados. Eran muy bajos y difíciles de detectar entre los árboles; eran muy mala medicina... Estábamos ahora en los campos, hartándonos de campo a través y estaba lloviendo. El estado del camino era duro, aun para los carros y algunos se atoraron. Cada tropa de carros de combate se hizo cargo de un frente de 400 metros y se le dijo, que no había nadie delante, excepto los boches. Estuvimos toda la noche en la torreta, con los cañones cargados y aguardando un ataque que nunca llegó. Todos los árboles parecían moverse y yo me encontré a punto de abrir fuego una vez más.»

Como la guerra aflojaba el paso en Italia, antes de Cassino y después en la fracasada cabeza de puente de Anzio, y como los rusos habían desbaratado el último gran ataque alemán en Kursk en julio de 1943, se vio claramente que tan sólo en el norte de Europa, podían las fuerzas acorazadas aliadas, cobrar los frutos de tanto esfuerzo como se había realizado. Por un momento, después de la victoria en el Norte de Africa, los progresos aliados parecieron vacilar cuando pusieron febril atención a los preparativos para invadir el norte de Francia a través de Normandía, en la primavera de 1944. Fue durante este momento de calma cuando tuvo lugar una gran reconsideración del futuro papel de las fuerzas acorazadas, una reconsideración basada en las lecciones aprendidas en las etapas finales de la campaña de Africa del Norte, en las playas de Dieppe, Sicilia y Salerno y sobre el tipo de vehículos de combate que habrían de estar disponibles en 1944. El estrecho examen del comportamiento en el combate, reveló la necesidad de cambios revolucionarios en la organización y esto se aplicaba más concluyentemente a los norteamericanos, cuyo número de carros se creía era demasiado alto en relación con la infantería y artillería. Consecuentemente, se redujo el número de carros a casi la mitad, esto es 186 carros medios y 83 ligeros y los mandos de combate (C.C.) a dos, ahora cada uno de ellos, comprendía normalmente dos batallones de carros, un batallón de infantería, una compañía de cañones autopropulsados contracarros y un batallón de artillería, más ingenieros y servicios de apoyo, aun dejando a la división con una pequeña reserva de combate. Los británicos mientras tanto, se adhirieron a la equilibrada organización divisional acorazada, puesta en pie a principios de 1942, pero se experimentó con un regimiento acorazado extra para reconocimiento cercano en lugar del regimiento de coches blindados, que le fue retirado y puesto a las órdenes del Mando del Cuerpo. Las divisiones mixtas fueron abandonas ya que se habían mostrado de difícil manejo en la práctica, ya que con sólo dos brigadas de infantería a su disposición, el jefe divisionario tenía solamente dos opciones: mantener el frente con las dos (sin reservas) o con una y desperdiciar una reserva igual a la fuerza empleada; además la única brigada acorazada no podía equipararse con el número de formaciones de infantería y por esta razón fue frecuentemente desperdiciada en cometidos equivocados.

Esta reorganización dejó varias formaciones acorazadas disponibles. Con los norteamericanos esto no fue un gran problema ya que ellos estaban aún en expansión y en proceso de crear divisiones acorazadas; para el final de la guerra tendrían dieciséis. Los británicos, por otra parte, habína alcanzado la cima en su expansión y debido a la escasez de personal, tenían dificultades para mantenerse en aquel nivel. En 1942 formaron su última nueva división acorazada —la 79.ª— de manera que en 1943, la nueva tendencia a incrementar el número de infantería en el ejército como conjunto, así como en las mismas divisiones acorazadas, puso las normas de 1940/1 en lenta inversión. Pronto, las mismas divisiones acorazadas hubieron de ser disueltas y, por tanto, cierto número de entrenados oficiales y soldados del Real Cuerpo de Carros fueron transferidos a la infantería sin opción.

A pesar de todo lo que han insinuado algunos historiadores de la postguerra, que «para 1943, el concepto original de la Fuerza Acorazada había perdido terreno, su papel decisivo... venido abajo y la doctrina oficial, asentada en el papel de la explotación, desorientada», un manual del Departamento de Guerra norteamericano, para el Empleo de Unidades Acorazadas, indicaba que podían usarse tres métodos de ataque:

1.º Carros de combate en el asalto inicial, seguidos por otras tropas cuya misión sería la de consolidar la posición conquistada...



2.º Soldados de infantería realizarán el asalto inicial seguidos por elementos acorazados, cuya misión será la de la explotación.

3.º Carros de combate y tropas de infantería juntas realizarán el asalto inicial para reducir una posición hostil.

Y mientras los británicos daban más importancia al papel de la explotación en sus manuales, señalaban cuidadosamente que «los carros cruceros habían apoyado en operaciones recientes a las divisiones de infantería con marcado éxito, y los carros de infantería habían llevado, por lo menos en una importante ocasión, a cabo un valioso trabajo en un papel, asignado normalmente a los carros crucero». Los británicos hicieron una interpretación perfectamente correcta de las actuales experiencias de combate, cuando establecieron que: «Solamente cuando la mayor parte de los carros hostiles han sido destruidos, las formaciones acorazadas obtendrán tal grado de libertad y de movilidad que les capacitarán para explotar por completo su habilidad para infligir un golpe decisivo contra las principales fuerzas enemigas.» El énfasis podía haberse puesto solamente en las palabras «por completo» y esto fue inherente al rechazo, en 1942, de una propuesta de Martel, de que las divisiones acorazadas debían ser organizadas en grupos de a dos: junto con los norteamericanos, los británicos preferían ser flexibles y destinar divisiones al cuerpo de ejército en estricta relación a la tarea en mente —y en Europa, la mezcla de infantería y divisiones acorazadas se estableció muy a menudo, en la proporción de dos a uno— ¡como había sido la práctica alemana en 1941!

De hecho, tan sólo los británicos, podían haber hecho esta distinción tan clara entre carros crucero y de infantería, ya que ninguna otra nación combatiente dio reconocimiento oficial a esta línea divisoria tecnológica. Los británicos siguieron convencidos a medias, de que si los carros habían de acompañar en la infantería en combate cercano, deberían darle prioridad a la coraza protectora sobre la velocidad y potencia de tiro. Los norteamericanos, mientras tanto, trabajaban en la suposición de que un carro —para ellos el Sherman— podía actuar como carro crucero y de infantería, su exacta combinación de coraza, potencia de tiro y velocidad, competiría en valía de combate con lo peor que el enemigo pudiese hacer. Satisfechos de que el Sherman serviría para ganar la guerra, cancelaron, a principios de 1943, los planes de construcción de su sucesor, el T20, a fin de concentrarse en la producción a gran escala de los Sherman. Ya que además ningún carro crucero británico era mejor (excepto el ya anticuado Cromwell), ambos hubieron de sacar el mejor partido de los Sherman. Demasiado tarde para la tranquilidad de ánimo de las tripulaciones aliadas, los norteamericanos resucitaron el concepto del T20, a finales de 1943 y los británicos, casi al mismo tiempo, empezaron a montar la producción de su A34. El primero iba a ser producido como M26 (General Pershing) y tendría un cañón de 90 milímetros; el último sería un Cromwell mejorado, llamado Comet, con un cañón de 77 milímetros; ambos iban, en alguna forma, a satisfacer las demandas de un carro para todos los usos, pero ninguno estaría listo hasta finales de 1944.

Retorno a Europa; carros de combate norteamericanos en Sicilia.

Significativamente el concepto de un carro de combate para todos los usos —carro de combate capital— encontró gran favor con el general Montgomery, cuya próxima tarea sería mandar las Fuerzas Aliadas durante el desembarco y fases iniciales en Normandía. En teoría estaba en lo cierto, pero no apreciaba la importancia que la potencia de tiro llegaría a tener cuando los Sherman se enfrentasen con la próxima generación de carros alemanes. Ya había demostrado el Tiger su dominio; pronto el Panther con un cañón de 75 milímetros aún mejor que el montado en el PzKfw IV y con coraza frontal a prueba del nuevo cañón británico de 76,2 milímetros se fabricaría en gran número. Contra esto, en la armería aliada tan sólo el cañón 76,2 milímetros podía tener al menos, posibilidad de enfrentarse al enemigo en términos iguales y por esta razón, solamente montando este cañón en un Sherman, podían los Aliados tener una esperanza de paridad en las etapas iniciales de la invasión en 1944, ya que el último cañón de 76 milímetros



norteamericano, con el que esperaban mejorar la capacidad artillera de sus Sherman, no era bastante potente.

De nuevo, en 1943, el Ministerio británico de Abastecimientos echó abajo la demanda para mejorar la artillería del Sherman, pero esta vez los oficiales del ejército en el Ministerio de la Guerra se las arreglaron para enredar a los otros ministerios, justo a tiempo, para tener convertidos algunos de los nuevos Sherman (llamado Fireflys) en junio de 1944. Simultáneamente, los proyectistas de municiones fueron capaces de conseguir aún mejores prestaciones, con la introducción de un tipo de proyectil, enteramente nuevo, primero para el 57 milímetros y después para el 76,2. Este fue el proyectil perforante subcalibrado inerte y trazador (APDS), en el cual el proyectil sólido iba en un forro (o zueco) que se desprendía después que el disparo había salido de la boca del arma. Como el forro tenía un diámetro mayor que el proyectil, se le podía imprimir una mayor fuerza inicial y de este modo alcanzar una velocidad inicial mucho

Arriba: **Sicilia: los Sherman ardían fácilmente.** Derecha: **Las fuerzas acorazadas francesas reviven en el Norte de Africa.**

más elevada, que si aplicase una presión más baja a la base del proyectil solo.

La introducción de cañones más grandes, disparando proyectiles de más alta velocidad, trajo consigo serios problemas sin embargo. Para asegurar el impacto contra un enemigo, un artillero de carro dependía de la habilidad de su jefe, más que de la suya propia, para detectar el blanco y sobre todo, para estimar su distancia. Sobre estos datos, podía entonces alinear el retículo de su telescopio sobre el objetivo y abrir fuego. Muy a menudo, porque sobrevenían errores humanos, esto resultaba un fallo, después de lo cual el artillero, si había observado la caída del proyectil, podía hacer la corrección de su blanco antes de disparar otra vez; entonces dependía de la precisión de sus observaciones y correcciones (y, en no menor grado, de su propia serenidad en acción)

o podía obtener un impacto con el segundo o los subsiguientes disparos. Los cañones más potentes, creaban nubes de humo y polvo cuando disparaban, con lo que bastante frecuentemente este «obscurecimiento» no se había aclarado con tiempo suficiente para permitir a la tripulación observar el rastro trazador del rápido movimiento de su proyectil o para ver su caída; de este modo, los datos no eran frecuentemente utilizables para basar las correcciones del objetivo. Este era un problema común a los alemanes y a los aliados que nunca resolvieron por completo a pesar del más cuidadoso entrenamiento en juzgar la distancia y también por los constantes esfuerzos en mejorar la calidad de las miras ópticas. De hecho, los alemanes tenían mejores miras que los aliados; aunque sólo marginalmente (y pagaron por ello en razón de su mucha mayor complejidad y mayor costo); las diferencias tácticas no fueron por esta razón, enormes. Irónicamente, sin embargo, este problema técnico redujo alguna de las ventajas tácticas que se derivaban de la capacidad de perforar al enemigo a larga distancia, ya que las posibilidades de conseguir un impacto eran mucho mejores a cortas distancias, en las que era más fácil apreciarlas.

Existía también un área inexplorada notablemente extensa, asociada estrechamente con la habilidad de ver y alcanzar el blanco, y era el arte del combate nocturno. El manual norteamericano omitía toda referencia sobre esta técnica y aunque el manual británico lo mencionaba, era poco explícito; comentando simplemente algunas de las dificultades que envolvía, particularmente al disparar ya que los artilleros no podían ver a través de telescopios que no admitían bastante luz para permitirles distinguir el retículo de alambres cruzados, y concluía: «Un ataque nocturno con carros de combate será, sin embargo, la excepción y no regla.» Hasta 1944, había sido práctica invariable para los carros de combate aliados, moverse detrás del frente por la noche preparándose para atacar al amanecer; el número de ocasiones en que se habían lanzado deliberadamente contra el enemigo, casi podía contarse con los dedos de



una mano. Se habían emprendido movimientos a la luz de proyectores cuando había una base de nubes bajas y se había experimentado, en Inglaterra y el Oriente Medio, con un potente arco voltaico montado tras un blindaje en una torre de carro de combate. Dos brigadas de estos últimos, llamados carros de combate C.D.L. estaban listos a principios de 1944, pero su técnica era tan secreta que casi nadie sabía cómo emplearlos en combate. De este modo, el combate nocturno siguió siendo magia negra en la guerra de carros, para practicarse solamente en especiales circunstancias cuando brillaba la luna, las tropas estaban especialmente preparadas y el enemigo muy castigado.

Sin embargo, el ritmo de desarrollo de la guera de carros, estaba todavía incrementándose en 1943 y por esta razón, tanto como por cualquier otra, es ridículo sugerir que el concepto de una fuerza acorazada estaba perdiendo ímpetu. Los hombres todavía tenían que ser transportados a salvo a través de la zona batida por las ametralladoras y proyectiles de alto explosivo; tan sólo, podían hacerlo los vehículos acorazados y estaba bastante claro, en aquella época, que los hombres a pie eran siempre más reacios a avanzar por sí mismo sin el acompañamiento de carros de combates. En ninguna parte era tan verosímil todo esto como en las playas del Norte de Europa donde las fortificaciones de campaña, fortines de cemento y campos de minas, habían sido diestramente combinados con las barreras naturales. Para una infantería sin protección que las asaltase sería inevitablemente costoso, no importando cuán eficaz fuese el bombardeo preliminar; el antídoto podía encontrarse en un asalto hecho por hombres tras fuerzas acorazadas equipadas con mecanismos especiales para superar cualquier tipo de obstáculo impuesto por las defensas. En Gran Bretaña, existían ya diversos mecanismos, la mayoría en un primitivo estado de desarrollo, que podían adaptarse para estos propósitos. Incluían el DD (Duplex Drive); un Sherman flotante, proyectado por Nicolás Straussler, impulsado por hélices en el agua y que mantenido a flote por medio de una mampara de lona unida al casco que se replegaba al llegar a tierra; el Crab, un carro barreminas basado en el Sherman, una versión mejorada de los batidores utilizados para detonar minas, tal como se había experimentado por primera vez en El Alamein; el AVRE, un carro Churchill transformado, desarrollado por un canadiense llamado Denovan para superar el tipo de obstáculos costeros que había detenido a las fuerzas acorazadas en Dieppe. Este vehiúclo, armado con un mortero Spigot de corto alcance el





Arriba: **En Italia, los carros de combate son a menudo utilizados como artillería autopropulsada.** Derecha: **Pero en las ciudades el combate es cuerpo a cuerpo y costoso —observen el Sherman incendiado en medio de la posición alemana.**

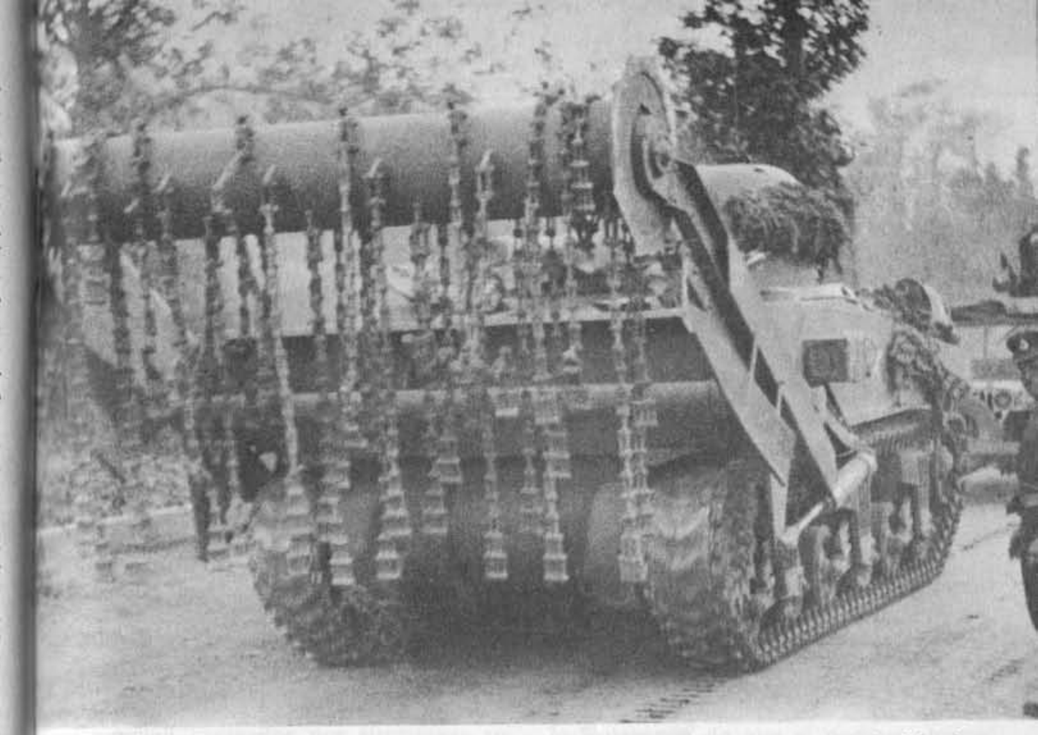


cual arrojaba una carga de demolición de doce kilos (el Petardo), podía también transportar puentes abatibles y haces de ramas y maderos par cruzar o rellenar obstáculos, además de otros muchos equipos de demolición, para una variedad de usos. Existía una multitud de otras máquinas especiales cuyos extraños nombres se alineaban libremente alrededor del alfabeto o se derivaban del mundo animal.

En abril de 1943, esta colección de rarezas vino bajo el mando de Hobart cuya 79 División Acorazada fue de las primeras en ser cercenada por la escasez de personal. Bajo su imaginativo impulso, el desarrollo técnico de los vehículos especiales de asalto, el entrenamiento de sus tripulaciones y la creación de una técnica de asalto para abrir brecha en la costa y las defensas de tierra, fue impulsado con enorme vigor. Con un año sólo, para cumplir la tarea impuesta por el mando, había de ser duro no sólo en la creación de equipos de asalto y en inculcarles el espíritu de las desesperadas partidas de asalto de la antigüedad, sino también de persuadir y forzar a la industria para que hiciese a toda prisa lo que no había sido hecho con anterioridad. El éxito o el fracaso de los trabajos de Hobart, sólo se demostraría el día de la invasión.

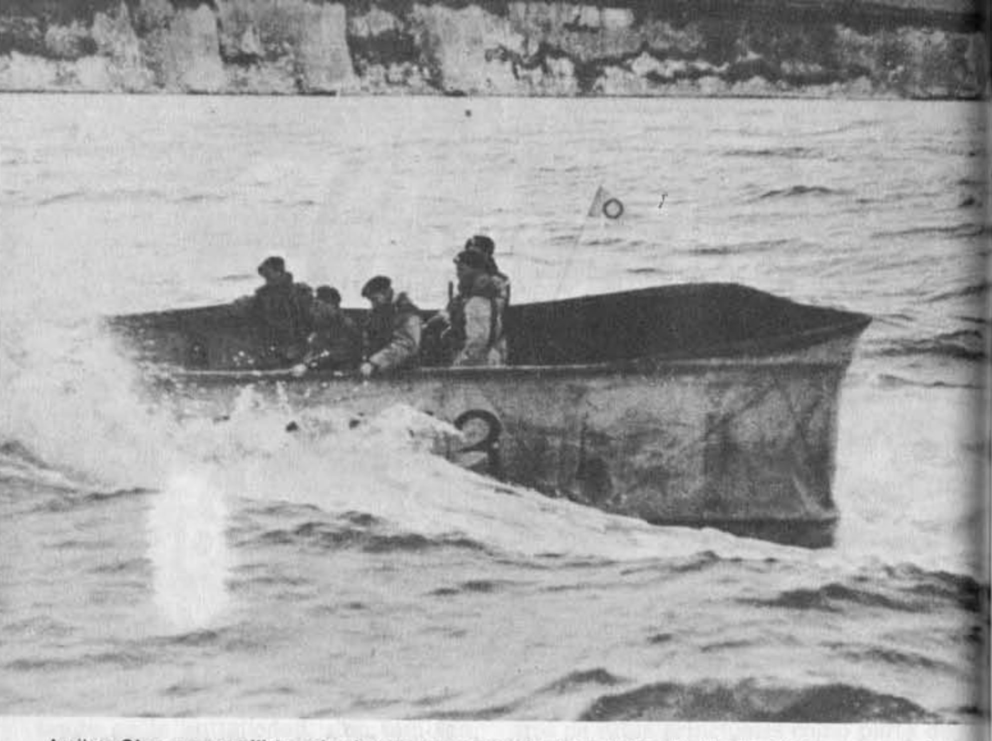
Debe recordarse sin embargo, que aunque se ofreció a los norteamericanos, una parte absolutamente igual de estos mecanismos especiales, rechazaron todo excepto los carros de combate flotantes, y dieron como razones la dificultad de adaptar sus tripulaciones a los vehículos ingleses, y el hecho de que no podían ver la necesidad de tal maquinaria en las playas que debían asaltar. En el caso de la nacionalidad del equipo estaban equivocados desde el principio, pues de los vehículos que rechazaron, sólo el Churchill AVRE, no era de origen norteamericano, de sus razones tácticas sólo el resultado podría decir si habían estado acertados.

Normandía fue el lugar seleccionado para el desembarco y por tanto, resultó una paradoja el que una invasión, que estaba destinada a ser encabezada y dominada por las fuerzas acorazadas, tuviera que realizarse en un terreno que era el más inadecuado para la acción de las fuerzas acorazadas. En la base de la península de Contentin donde habían de desembarcar los norteamericanos, las salidas desde las playas o eran canalizadas hacia las marismas o estorbadas por riscos; más hacia el este, hacia la desembocadura del río Orne donde atacarían los británicos, la ribera era un popular punto de veraneo, con villas y pueblecitos construidos a lo largo del litoral, que se ofrecían como puntos de apoyo para la resistencia alemana. Las condiciones del interior eran más difíciles todavía, ya que Normandía se distinguía por su «bocage» —un sistema de campos diminutos, cercados por espesos setos y taludes y cruzados por numerosas veredas estrechas, conexionando una superabundancia de villorios—. Sólo las ciudades mayores como Cherburgo, Carentan, St. Lo, Bayeux, Caen y Falaise en la vecindad inmediata del área de invasión, estaban unidas por carreteras. Por eso, la estrategia de la campaña estaría probablmente condicionada por la necesidad, una vez que se hubiese conseguido un atrincheramiento, de apoderarse de estos centros de rutas principales como parte de un sistema encaminado a edificar una amplia base administrativa para soportar una gran batalla. Las tácticas serían impuestas por el terreno, el campo abierto que se extendía al sur desde Caen a Falaise, proporcionaba el único palenque donde las fuerzas acorazadas podrían librar sin trabas una batalla móvil a gran escala, el resto de la cabeza de puente era «bocage», donde un enemigo a la defensiva, tendría todas las ventajas para disparar a corta distancia desde excelente cobertura y donde los vehículos acorazados rompiendo y trepando los taludes y setos expondrían fatalmente su panza, su parte peor acorazada. Ya que tanto la infantería alemana cono la aliada, poseían ahora un nuevo tipo de arma contracarro de corto alcance, y del tipo bazooka, con un alcance de sólo 900 metros, pero con una cabeza de combate de carga hueca capaz de abrir un boquete en casi cualquier coraza conocida —los mismos carros estaban empezando a necesitar más que nunca protección inmediata de la infantería contra estas armas—. Las tácticas, influidas por el terreno, dictaban esta estrategia ya que el empleo en masa de carros de combate,

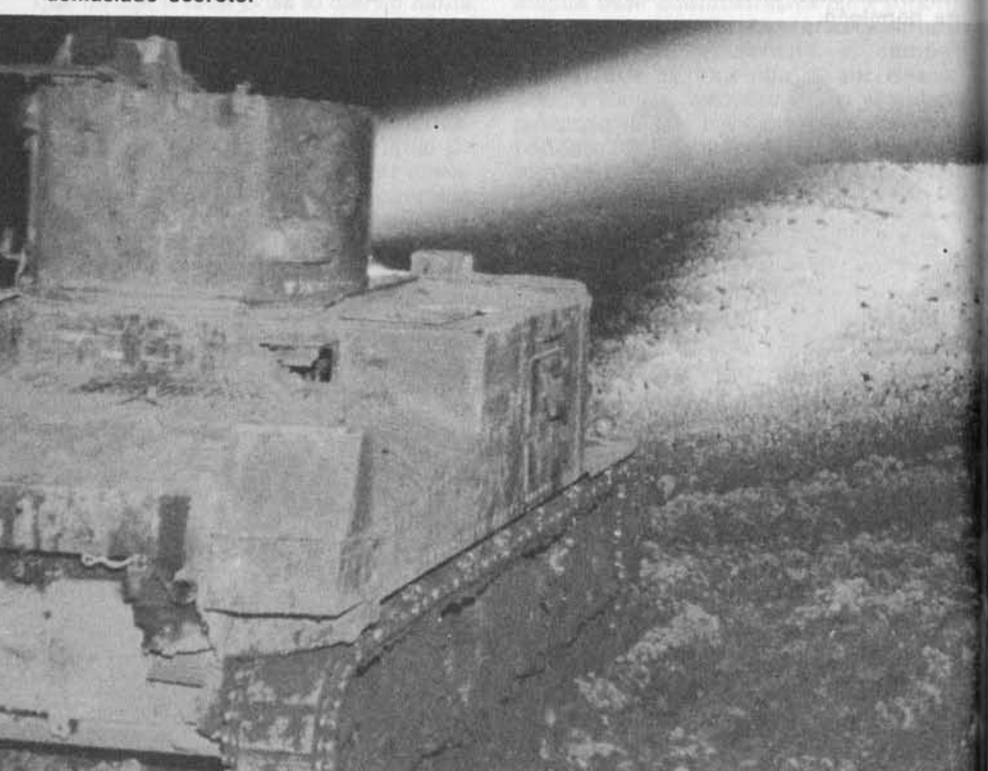


Las fuerzas acorazadas especiales de Hobart. Arriba: **El «Crab», un carro batidor barreminas.** Abajo: **El Churchill armado con el mortero Spigot para derribar los obstáculos de hormigón.**





Arriba: **Sherman anfibio, el primero en desembarcar el Día-D.** Abajo: **CDL, uno que fue demasiado secreto.**



acompañados por un corto elemento de infantería, sólo podría tener lugar al sur de Caen. Por otra parte, con tal que los alemanes pudiesen mantener una fuerza adecuada en el «bocage», tendrían la clara ventaja de luchar a la defensiva, en la forma más económica. No obstante, debía agregarse, que aunque los Aliados sabían de la existencia del «bocage» y habían sido prevenidos por los británicos (que habían recorrido esta ruta en 1940) de las dificultades que presentaría, no reconocieron su significado. Firmemente resuletos a desembarcar y premanecer allí, el desarrollo posterior fue dejado en último término.

En cualquier caso, el ejército aliado se había lanzado al más gigantesco empleo de fuerzas acorazadas. El contingente británico (que incluía un gran elementeo canadiense y la 1.ª División Acorazada polaca) presentó cinco divisiones acorazadas y ocho brigadas acorazadas independientes, en conjunto unos 3.300 Sherman (de los cuales escasamente uno de cada veinte era Firefly con el cañón de 76,2 milímetros), Churchill y Cromwell apoyados por suntuosas reservas de vehículos y tripulaciones entrenadas. El Ejército norteamericano era igualmente fuerte y estaba listo para poner en campaña seis divisiones acorazadas, más batallones de carros de apoyo para las divisiones de infantería, haciendo un total de unos 2.000 Sherman, un número creciente de los cuales estaba siendo equipado con el cañón 76 milímetros y coraza frontal más gruesa.

Además, y bastante apropiadamente, en la víspera de la invasión de Francia, divisiones acorazadas francesas se preparaban para volver al combate. Después de la Operación Torch, la lenta reconstrucción del Ejército francés de acuerdo con normas modernas había avanzado a paso rápido, de manera que además de aquellas divisiones francesas de infantería que habían combatido en Túnez, también lo había hecho un cuerpo de ejército en Cassino, en las proximidades de Roma en la primavera de 1944. Ahora, en el Norte de Africa, la 1.ª División Acorazada francesa estaba lista para el combate y su 2.ª División Acorazada al mando del general Leclerc, se preparaba para seguir a los norteamericanos a Normandía. Estaba formada por soldados que deseaban borrar su afrenta, pero su equipo, así como su organización era principalmente norteamericano y respecto a su apariencia un historiador francés escribiría: «... un ejército cuyos uniformes eran poco familiares, ya que se derivaban heterogéneamente de los modelos británicos y norteamericanos.» Desgraciadamente, el Ejército francés estaba también dividido entre la minoría que se había lanzado junto al general De Gaulle y sus Francese Combatientes en 1940 y aquellos que se adhirieron al régimen de Vichy hasta que los Aliados llegaron al Norte de Africa. Aunque esto causaba relaciones tumultuosas entre las dos facciones sobre cuestiones de tradición y promoción, no degradaba grandemente el espíritu combativo —como se mostró en Italia y como pronto se probaría en la patria.

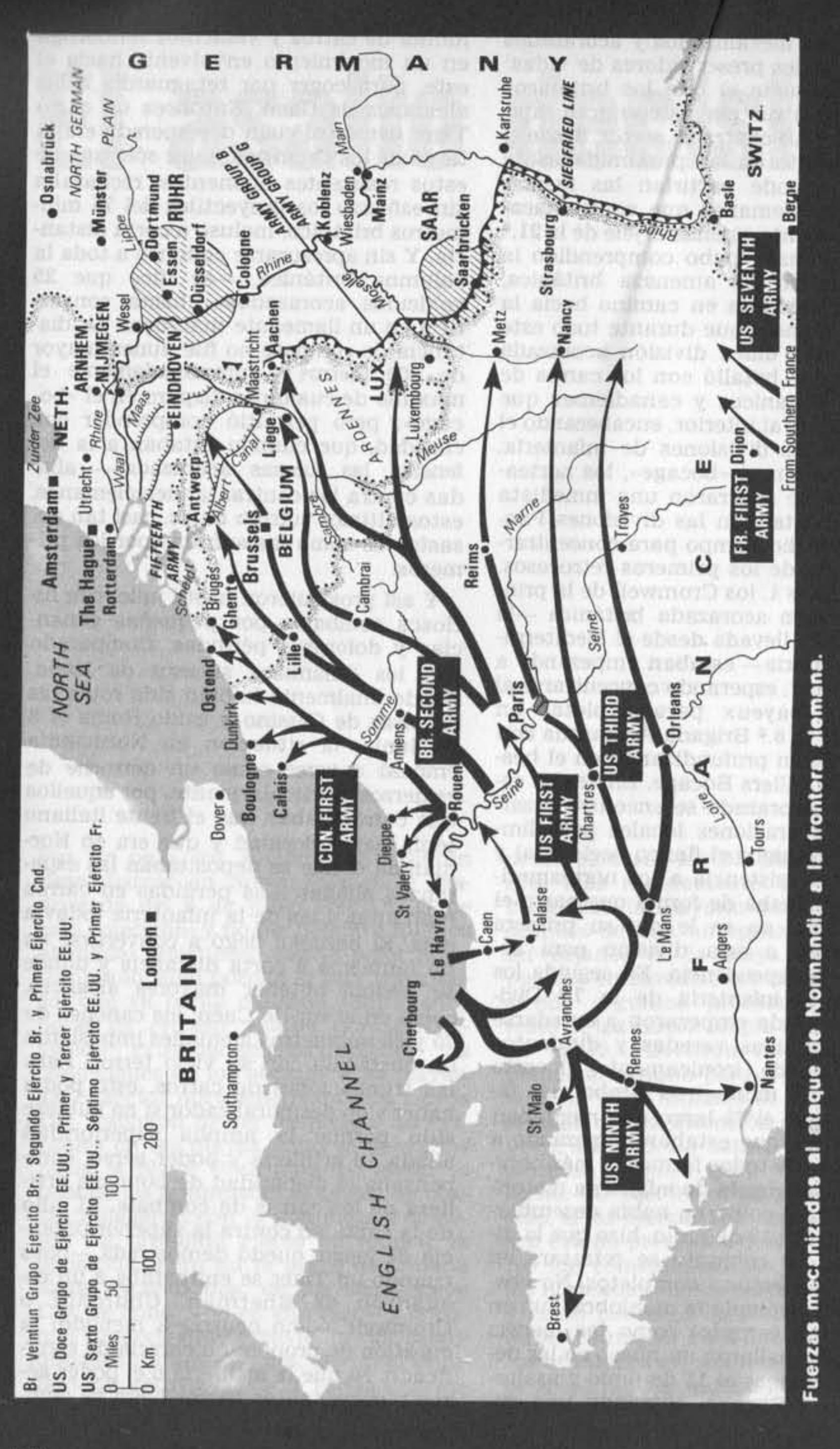
En la mañana del 6 de junio de 1944, las fuerzas acorazadas aliadas emprendieron el camino hacia su gran prueba. Por vez primera desde las últimas batallas en el Norte de Africa, iban a pelear con una masa acorazada alemana, con la esperanza de que si podían abrirse paso en el «bocage», podrían propinar a los alemanes una paliza tan saludable, como la que les fue infligida por ellos en 1940.

El asalto decisivo

Por un pelo, los Aliados consiguieron desembarcar en Normandía en la madrugada del 6 de junio (ver Día-D de esta colección) y no fue debido a que los alemanes resistiesen con su vigor acostumbrado, sino porque el mar borrascoso, que *ya había causado veinticuatro* horas de retraso, estaba también haciendo extremadamente difíciles las condiciones en los accesos a las playas. En el sector norteamericano, los carros *DD*, hubieron de ser llevados a las cercanías de las playas antes de lanzarlos hacia la playa Utah para así eludir lo peor de las tempestuosas aguas; no obstante llegaron con la infantería y tuvieron un profundo efecto en reducir la oposición. Pero en la playa de Omaha *todos excepto dos, de los veintinueve* DD., se hundieron en alta mar —y la pareja superviviente estuvieron casi abandonados durante un día, mientras la infantería estuvo clavada varias desventuradas horas en la playa por un severo fuego alemán. En otras partes, cuando desembarcaron los DD., la oposición fue rota más rápidamente. En las playas británicas, la mayoría de éstos llegaron después de una navegación difícil o de ser dejados en la playa directamente por sus embarcaciones de desembarco, *siendo seguidos prontamente* por el resto de los carros limpia minas y AVRE de la 79.ª División Acorazada, limpiando el camino para sí mismos, la infantería y los millares de vehículos que seguían con la intención de profundizar tierra adentro. La batalla fue dura y las pérdidas grandes, pero ni aproximadamente tan fuertes como podían haberlo sido, si las fuerzas acorazadas no hubiesen estado presentes desde el principio. No fue coincidencia sin embargo, que *los norteamericanos perdiesen cuarenta* y cinco hombres limpiando minas (sin haber combate) en Utah, mientras que los británicos en sus tres playas, donde la oposición fue mucho más fuerte, perdieron solamente 169 en el mismo trabajo durante todo el día. Los ingenios limpiaminas mecanizados y acorazados fueron grandes preservadores de vidas.

Fue una suete el que los británicos conquistaran sus playas con gran rapidez, ya que fue contra su sector, desde el campo abierto en las proximidades de Caen, de donde partirían las fuerzas acorazadas alemanas que *contraatacarían*. Realmente, apenas el jefe de la 21.ª División Panzer, hubo comprendido la naturaleza de las amenaza británica, puso sus unidades en camino hacia la costa de manera que durante todo este día, fue esta única división acorazada alemana que batalló con los carros de combate británicos y canadienses que se infiltraban al interior, encabezando el asalto de las divisiones de infantería. Escudados por el «bocage», los norteamericanos se ahorraron una inmediata colisión frontal con las divisiones Panzer y se les dio tiempo para concentrarse, después de los primeros retrocesos. El día D más 1, los Cromwell de la principal división acorazada británica —la 7.ª División, llevada desde el Mediterráneo a la patria— *estaban empezando* a desembarcar, esperando concentrarse al norte de Bayeux para explotar un avance de la 8.ª Brigada Acorazada con la 50 División profundizando en el boscaje hacia Villers Bocage. En vez de esto, la 7.ª Acorazada se encontró enzarzada en *operaciones* locales para limpiar de enemigos el flanco occidental y así prestar asistencia a los norteamericanos en Omaha de forma que hasta el 10 de junio, no se le dio su primera oportunidad a esta división para actuar con independencia. En seguida los carros y la infantería de la 7.ª División Acorazada empezaron a enredarse en las hundidas veredas y diminutos campos donde, irónicamente, el corto cañón de 76 milímetros giraba más fácilmente que el 75 *largo* que *montaban* los Panther, que estaban empezando a encontrar. De todas formas la más necesaria era la brigada de infantería motorizada, la cual como no había desembarcado hasta el 12 de junio, hizo que la división en su conjunto se retrasara en *reunir* sus efectivos completos. No obstante, fue mediante la maniobra (aun en terreno tan cerrado) como las fuerzas acorazadas hallaron un hueco en las defensas alemanas el 13 de junio y asaltaron Villers Bocage, enviando una columna de carros y vehículos semioruga en un movimiento envolvente hacia el este, para coger por retaguardia a los alemanes de Caen. Entonces un carro Tiger demostró cuan desesperada era la tarea de los Cromwell, pues *sólo uno* de estos resistentes oponentes, rechazaba sin *esfuerzo* los proyectiles del 75 milímetros británico, incluso a corta distancia. Y sin apresurarse cañoneó a toda la columna británica, —se dice que 25 vehículos acorazados— hasta convertirla en un llameante *matadero*. La distancia de combate no fue nunca mayor de 800 metros —aproximadamente el máximo de cualquier disparo en el «bocage»; pero permitió comprender con claridad, que cuando estaban a la defensiva las fuerzas acorazadas— aliadas contra los *contraataques* alemanes, estos últimos sufrían bajas, casi tan desastrosas como las sufridas por los primeros.

Y así prosiguieron hasta julio, con furiosos combates por pequeñas ganancias y dolorosas pérdidas. Comparado con los dinámicos sucesos de Italia, donde finalmente habían sido rotas las defensas de Cassino y caído Roma el 8 de junio, la situación en Normandía empezó a verse como un derroche de esfuerzos, particularmente, por aquellos que consideraban que el frente italiano tenía baja prioridad y que era en Normandía donde se depositaban las esperanzas aliadas. *Las pérdidas* en carros eran altas y las de la infantería todavía más. El bazooka llegó a convertirse en un fantasma a corta distancia y donde se podían obtener mayores alcances, como en el sur de Caen, los cañones de 75 y 88 milímetros alemanes impusieron un obstáculo *con su viejo terror*. Para las tripulaciones de carros, esto podía haber sido desmoralizador si no hubiese sido porque la amplia superioridad aliada en artillería y poder aéreo, compensaba la disparidad de potencia artillera de los carros de combate. El fallo de la cantidad contra la superior potencia de fuego, quedó demostrada —pues cuando un Tiger se enfrnetaba a un escuadrón de Sherman, Churchill o Cromwell (como ocurría a menudo) la cuestión de proporción carecía de significado. Ni que la artillería o el poder aéreo pusiese tantos carros fuera de com-



Fuerzas mecanizadas al ataque de Normandía a la frontera alemana.

bate: todo lo que los primeros podían hacer era hacerles la vida imposible y obligarles a cambiar de posición mientras, a la vez, hacían una matanza de tropas no acorazadas; todo lo que los últimos podían hacer era aislar el campo de batalla y privar a los alemanes de abastecimientos —sobre todo de combustible.

Sin embargo, en un memorandum escrito a primeros de julio por Montgomery, éste no mostraba gran descontento con la calidad de sus fuerzas acorazadas, aun cuando la materia era objeto de quejas en los periódicos y en la Cámara de los Comunes británica «... no hemos tenido dificultad en contender con las fuerzas acorazadas alemanas una vez que hemos comprendido el problema» escribía y continuaba pretendiendo que el cañón de 76,2 milímetros se comparaba favorablemente con cualquiera de las armas alemanas y que el 57 milímetros podía perforar cualquier parte del Panther, excepto la inclinada plancha frontal. Pero con esto, lo que en realidad hacía era rehuir la cuestión; ya que la única unidad de Sherman Fireflys de cada escuadrón de carros no podía estar en todas partes con su cañón de 76,2 milímetros y el Panther raramente exponía al atacar otra cosa que no fuese su plancha frontal; por otra parte, el Tiger, como Montgomery admitía y como se sabía hacía tiempo, era superior a cualquier cosa que tuviesen los aliados. Es probable que Montgomery no hiciese más que señalar las prestaciones de sus fuerzas acorazadas a cortas distancias en el espeso «bocage» y que este memorándum fuese un intento de ayudar al Ministerio de la Guerra británico, a rechazar el creciente descontento del público creado por una mala publicidad. Sin embargo, el 18 de julio, al sur de Caen, las debilidades fundamentales de los Sherman y Cromwell fueron expuestas totalmente en una batalla que tuvo lugar puramente como continuación de la estrategia básica de Montgomery, que se orientaba a hacer que el Segundo Ejército británico del general Dempsey combatiese para atraer a las fuerzas acorazadas alemanas al flanco oriental de la cabeza de puente, mientras el Primer Ejército norteamericano del general Bradley atacaba al sur desde St. Lo para efectuar la ruptura decisiva donde el enemigo era más débil. Pero el 10 de julio, después de feroces combates entre los setos, el Primer Ejército se vio obligado a una detención y además había atraído contra sí mismo a las fuerzas acorazadas alemanas desde Caen. Por consiguiente Dempsey sugirió que los británicos podrían hacer ahora un ataque decisivo hacia el sur desde Caen —una solución rechazada rápidamente por Montgomery, quien no obstante comprendió que se requería un nuevo esfuerzo británico, en orden a atraer a los alemanes cerca de Caen, antes de el próximo intento norteamericano. Esta operación iba a ser llamada «Goodwood» y según palabras de Montgomery, la orden de operaciones era en esencia. «Entablar combate con las fuerzas acorazadas alemanas y "borrarlas"...» Como ampliación, Montgomery dijo que «... se requerirían tres divisiones acorazadas —la 7.ª, la 11.ª y la de Guardias— para dominar el área Bourguebus —Vimont-Bretteville...» pero tuvo cuidado de no hacer referencia a la perspectiva de conseguir una ruptura. El uso de divisiones acorazadas para abrir brecha por sí mismas, no era meramente el reconocimiento de su capacidad para hacerlo, sino que estaba también dictado por la información de Londres, de que se estaba rebañando el fondo del barril del personal y que mientras existía abundancia de carros y tripulaciones disponibles, la infantería tendría que reservarse si el Ejército británico había de continuar como una fuerza viable.

De este modo, estaba puesta la escena para la mayor confrontación entre las fuerzas acorazadas alemanas y aliadas en un espacio confinado (por término medio el campo de batalla tenía solamente 8.000 metros de una parte a otra), pero además de las tres divisiones acorazadas británicas con más de 700 carros y más de un centenar de cañones autopropulsados contracarros, estaban las fuerzas acorazadas que ayudaban a otras cuatro divisiones de infantería operando en los flancos más los carros limpiaminas y AVRE, con un total de unos 1.350 vehículos acorazados más una masa de otros transportes. Contra esta fuerza concentrada, los alemanes serían capaces de mandar cuatro divisiones Panzer —es decir unos 300 vehí-

culos acorazados apoyados por 78 cañones del 88 milímetros, 194 cañones de campaña y 272 «nebelwerfer» (lanzacohetes múltiples). Pero los alemanes disfrutaban de otras dos ventajas valiosísimas; ellos habían adivinado que un ataque de estas dimensiones debería tener lugar en esta zona (por falta de cualquier otra) y habían profundizado sus defensas a 16 kilómetros, sosteniendo los pueblos principales como fortalezas locales, alrededor de los que sus fuerzas acorazadas maniobrarían para abrir fuego desde posiciones escondidas.

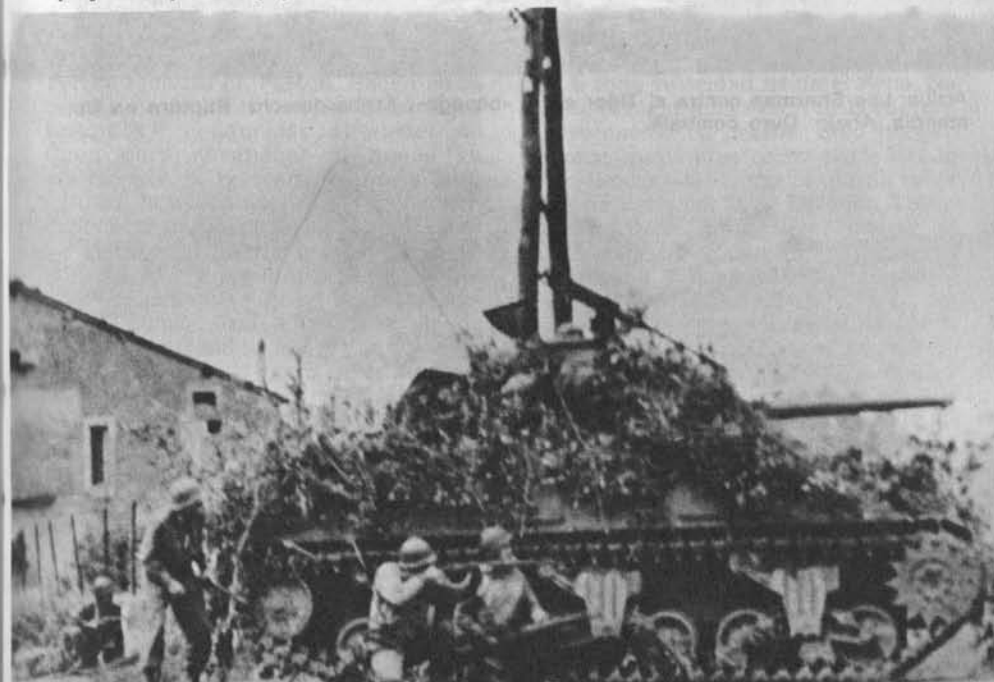
Después de que más de 2.000 bombarderos aliados habían bombardeado el corredor por el que habían de avanzar las fuerzas acorazadas, los carros de combate rodaron entre las nubes de polvo levantadas por el tremendo bombardeo, para encontrarse en medio de un enemigo aturdido. Pero aunque los movimientos iniciales fueron bien la situación del campo de batalla estaba causando problemas. Pequeños obstáculos en el camino de los carros de cabeza retardaron el avance que, en consecuencia, se retrasó en relación con la barrera de fuego artillero, con el resultado que los alemanes supervivientes y situados más atrás, fueron capaces de entrar en acción y aumentar la demora británica —demora que dio más tiempo para que las alertadas divisiones Panzer se movieran a sus posiciones de combate previstas en Bourguebus Ridge. Mientras tanto, en la retaguardia británica, la División Acorazada de la Guardia estaba encontrando grandes dificultades para cruzar el río Orne por la relativa escasez de puentes, con lo que se estaba creando un sofocante atasco de tráfico que durante todo el resto de la batalla, dificultaría el movimiento de unidades de refresco al combate.

En los suaves repechos del norte de Bourguebus Ridge las principales fuerzas acorazadas entraron en colisión y allí fueron «borradas» las fuerzas acorazadas británicas, en lugar de las alemanas. Los PzKfw IV, Panther y Tiger entraron en acción conjuntamente con los mortíferos cañones de 88 milímetros; el campo abierto se oscurecía por el humo y el polvo producido, destacando los destellos de las trazadoras de los proyectiles perforantes y las llamaradas de los carros ardiendo, cuando primero los Sherman de la 11.ª y la Guardias y después los Cromwell de la 7.ª División Acorazada se agolparon y casi estacionaron en un osario de carros de combate limitado por Bras, Grenthville, Gagny y Bourguebus. Al final del día, los británicos habían perdido casi 140 carros, sólo de sus divisiones acorazadas —los vehículos fuera de combate eran cañoneados una y otra vez, cuando los artilleros alemanes, no pudieron discriminar los vivos de los muertos. De una importancia vital habrá sido el que los alemanes que defendían las lomas hubiesen cedido poco terreno a sus oponentes, de manera que después de otros tres días de cambios, la línea permanecía a unos pocos cientos de metros por delante de la posición alcanzada el primer día, mientras se habían perdido unos 200 carros de las divisiones acorazadas británicas más muchos otros en los flancos con las divisiones de infantería. No obstante, las bajas de la infantería en los ataques subsidiarios, habían sido mucho más altos que entre las divisiones acorazadas —lo que causó otro vivo recuerdo acerca de la economía en vidas que podían conseguir las fuerzas acorazadas. Posiblemente una de las principales lecciones aprendidas por los británicos fue la necesidad de adoptar unos grupos de combate flexibles similares a los que tan buenos resultados estaban donde en los mandos de combate norteamericanos. En el primer día de Goodwood los tres regimientos acorazados de cada brigada había perdido empuje porque su único batallón de infantería acorazada era insuficiente para la tarea, mientras que las brigadas de infantería en camiones habían sido mantenidas demasiado lejos, en la retaguardia y les había fallado un apoyo adecuado de carros de combate. Las brigadas de infantería, acorazadas y en camiones, deberían ser reagrupadas para que cada uno incluyese elementos de la otra en proporción y forma similar al sistema norteamericano.

Para el 21 de junio, siete de las nueve divisiones Panzer habían sido atraídas al frente británico y sólo dos, con unas pocas agotadas formaciones de infantería, fueron dejadas para hacer frente al Primer Ejército norteamericano. El ataque estadounidense, denominado «Cobra», tenía que haber empezado este



Arriba: **Fuerzas acorazadas especiales encabezan la invasión —barreminas, carros con morteros, bulidozer y un carro anfibio en cabeza— mientras la infantería se acerca a la playa.** Abajo: **El equipo infantería/carros de combate en Normandía.**







Arriba: **Los Sherman contra el Tiger en el «bocage».** Arriba derecha: **Ruptura en Normandía.** Abajo: **Duro combate.**



día, pero debido al mal tiempo hubo de ser pospuesto hasta el 24. Cuando por último inició la marcha a través del boscaje, tras un terrorífico bombardeo artillero, no existía prácticamente nada que pudiese detener a los tres cuerpos, cada uno con su división acorazada; en conjunto una masa acorazada que aceleraba cada vez más ante el vacío existente. Al fin se había producido la ruptura, una riada de fuerzas acorazadas corriendo irresistiblemente por donde quisieran (en cabezadas por carros que llevaban unas hojas de acero especiales soldadas en el frente, para abrir brecha a través de los empinados taludes), a las que pronto se unieron las masas del Tercer Ejército de Patton, nuevo en la batalla, y de las divisiones acorazadas británicas, conducidas alrededor de Caen para ensanchar el hueco ya abierto por los norteamericanos y para realizar un asalto nocturno complementario a lo largo de la carretera Caen —Falaise, con fuerzas acorazadas e infantería, al que seguiría al día siguiente la 4.ª canadiense y la 1.ª División Acorazada polaca. Todo el conjunto de las fuerzas acorazadas aliadas estuvo en marcha enseguida, varios miles de vehículos acorazados lanzándose hacia el sur y seguidamente torciendo hacia el este para envolver y perseguir a un enemigo completamente destrozado. Por tanto, cuando los alemanes contraatacaron en el flanco norteamericano de Mortain, no les sirvió prácticamente de nada; la detención a que pudieron obligar a las fuerzas que cubrían el flanco, consistentes en la 3.ª División Acorazada americana, junto con cierta consternación a nivel divisional; pero en los más altos escalones cundió una sensación de satisfacción, ya que en vez de escapar cuando aún era tiempo, los alemanes estaban cavando su propia tumba en el «bocage».

La victoria de Normandía se consagró al sur de Falaise, donde las pinzas acorazadas norteamericanas moviéndose en un corto gancho desde el sur, enlazaron con los británicos que se abrían paso desde el norte, mientras la masa de las fuerzas acorazadas de Patton se dividían en dos, yéndose una parte hacia el oeste a Bretaña, y el resto hacia el este a toda velocidad hacia el Sena. No es este el lugar para describir la ruptura y persecución en detalle. Sólo pueden pintarse miniaturas como parte de un vasto lienzo —tal como el drama de la toma de París por la 2.ª División Acorazada francesa de Leclerc, puesta al frente para que le correspondieran los honores; los recientes desembarcos aliados en el Sur de Francia y el impulso hacia el norte de los norteamericanos y la 1.ª División Acorazada francesa —la última moviéndose con fantástica velocidad hasta que enlazó con Leclerc en Chatillon —sur— Seine el 12 de septiembre; la impetuosa arremetida con que las fuerzas acorazadas norteamericanas, una vez que se libraron de las restricciones del «bocage», rodaron a través de Francia hasta que se agotó la última gota de gasolina. Con todo, los avances día a día eran siempre varia-







Arriba: **Leclerc entra en París.** Derecha: **El general de división Maurice Rose.** Extremo derecha: **Carros Cromwell en Bruselas.**

bles; a veces se cubrían cien kilómetros y entonces se hacía una pausa bien para permitir recoger combustible, bien para superar algún centro local de resistencia alemana y recoger una horda de prisioneros, o esperar a alguna formación de flanqueo retrasada. Realmente, aunque el Tercer Ejército de Patton hizo avances muy espectaculares y su hirviente líder generó olas de propaganda, sus progresos no fueron mucho mejores que los de sus vecinos. A veces, esto es cierto, su jefe de Grupo de Ejército hubo de contenerlo por razones estratégicas, pero el Primer Ejército, ahora al mando del general Hodges, demostró que a pesar de la fatiga creada por los combates en la cabeza de playa (que el Tercer Ejército no tuvo que sufrir) se podía mover bastante deprisa cuando perseguía a un enemigo derrotado y recoger emocionales honores como cuando la 3.ª y 7.ª divisiones acorazadas entraron en Chateau Thierry casi simultáneamente y revivieron la memoria de la gloria norteamericana en la Primera Guerra Mundial.

La persecución más rápida y sostenida de todos fue hecha, sin embargo, por las divisiones acorazadas, 15.ª y de Guardias del Cuerpo del general Horrocks, ya que entre el 30 de agosto y el 4 de septiembre, avanzaron 550 kilómetros desde el río Sena a Amberes (incluyendo una dramática marcha a la luz de la luna el 30/31 de agosto, cuando recorrieron 65 kilómetros para capturar Amiens y un jefe de ejército alemán), acabando por internar 6.000 alemanes en el zoo de Amberes a falta de otra acomodación más segura.

En este período impetuosamente satisfactorio, cuando cada nacionalidad competía con la otra para ganar laureles, una característica particularmente fuerte del diseño de los carros aliados vino a demostrarse concluyentemente; podían estar en inferioridad artillera, pero al menos su motor les permitía recorrer largas distancias sin averiarse en gran número. Tanto los Sherman como los Cromwell, eran capaces de mantener un promedio de velocidad de unos 20 kilómetros por hora, durante centenares de kilómetros y aunque las unidades que tuvieron que atravesar Francia y Bélgica, para llegar a las fronteras de Holanda y Alemania en la primera semana de septiembre, estaban cansadas y desesperadamente escasas de combustible, estaban al menos casi completas. Esto era algo que no podía decirse de los carros alemanes, que habían hecho la misma prueba, pues los Panther y los Tiger aun se averiaban con demasiada facilidad.

Durante todo este período hubo un gran debate alrededor de la exigencia del general Eisenhower de una ofensiva contra Alemania en un extenso frente y la de Montgomery para un único, y más estrecho ataque en las llanuras del Norte de Alemania. Las consideraciones subyacentes eran logísticas y un deseo mutuo de mantener el ataque, pero esto significaba reunir abastecimientos de manera que no se viesen obligadas las fuerzas acorazadas a pararse y de este modo dar al enemigo tiempo para organizar una resistencia coherente a lo largo de un frente contínuo. En movimiento las fuerzas acorazadas aliadas habían demostrado su superioridad sobre los alemanes; en una guerra de posiciones podían volverse las tornas.

La clave del asunto era el combustible, que aún tenía que ser enviado a las playas de Normandía o a través del puerto artificial Mulberry de Arromanches y entonces llevado en camiones, a lo largo de las rutas de abastecimiento a un frente que cada vez se distanciaba más. El acortamiento inmediato de las líneas de comunicación y una mejora de las entregas dependía de la toma de los puertos del Canal y de la captura de los alemanes que defendían los alrededores de Amberes. Pero el Grupo de Ejército de Montgomery estaba más empeñado en una ofensiva sobre Alemania, que en la toma de los puertos de su flanco, y aunque estas operaciones fueron iniciadas por el Primer Ejército canadiense el 10 de septiembre (y absorbiesen varias divisiones de infantería, muchas brigadas acorazadas y muchas fuerzas acorazadas especiales en duros combates contra los sectores mejor defendisos de la Muralla del Atlántico), no fue hasta el 20 de noviembre cuando el primer barco mercante pudo entrar en los muelles de Amberes. Hasta entonces los ejércitos mecanizados aliados hubieron de avanzar con un escaso abastecimiento de todo tipo de artículos.

A mediados de septiembre todos los frentes se contraían implacablemente sobre las fronteras alemanas, pero sólo uno presentaba una profunda incisión. Esta incisión era donde Montgomery intentó atravesar la frontera alemana, con tropas aerotransportadas al norte de la Línea Sigfrido, sobre los puentes fluviales en las localidades de Graves, Nimega y Arnhem, de manera que estas fuerzas enlazasen con un ataque de la División Acorazada de Guardias como prólogo de una gran ofensiva hacia el este, hacia Munster. Al principio, este avance pareció cubrir todos sus objetivos a la vez, pues los Guardias estaban en Eindhoven y solamente a ocho kilómetros de Nimega al oscurecer del primer día. No obstante, los alemanes no tenían nada inmediatamente disponible para refor-

zar a las debilitadas tropas que ya tenían en la zona y por eso si los Guardias hubiesen hecho un supremo esfuerzo para seguir hasta Nimega aquella noche, en vez de parar, podían haberse reunido con los paracaidistas norteamericanos en el puente, aquella noche o a más tardar a la mañana siguiente. Como fuese, los Guardias hicieron alto después de un día de rudos combates y para el momento en que alcanzaron Nimega al día siguiente, los norteamericanos completamente absorvidos por los contraataques alemanes, podían ayudar en muy poco en la toma del puente y cruzar el río. Esto fue un serio traspiés, pues si las fuerzas acorazadas británicas hubiesen cruzado el río Waal al iniciar el día, habían tenido camino libre a Arnhem donde la 1.ª División aerotransportada británica estaba en posesión del extremo Norte del puente sobre el Bajo Rhin. Nunca volvería a ser tan fácil y realmente la aventura aerotransportada se iría a pieque, porque las fuerzas acorazadas no podían llegar para prestar ayuda a los paracaidistas.

De hecho, durante varios meses, una especie de compás de espera iba a enfriar el frente norte, roto sólo por escaramuzas, ya que en la región llana que se extendía entre los ríos, los carros de combate no podían moverse con libertad y eran presa de los cañones contracarros disparando a gran distancia, mientras en las zonas más cercans protegidas por la Línea Sigfrido, que se extendía al sur hacia la frontera suiza, las defensas se unían en contínuo desafío. Contra la inundación y en medio de los campos anegados sólo los vehículos especiales como el Búfalo norteamericano, podían moverse libremente, y por tanto las operaciones vinieron a ser a menudo indirectas, con pocas posibilidades para amplios movimientos de flanqueo; contra los fortines de hormigón se emplearon de nuevo los AVRE con sus Petard y fueron complementados con carros lanzallamas, mientras los carros con cañones ordinarios ayudaban a someter la oposición enemiga por todos lados. En este combate próximo las armas tipo bazooka, constituían una mayor amenaza que las minas y los cañones contracarros convencionales, puesto que ahora los alemanes disponían de gran cantidad, muchos de los cuales estaban preparados para sacrificarse cuando disparaban a corta distancia un arma que era cualquier cosa menos segura. Las tripulaciones de carros que habían estado pendientes durante años de los 88, Panther y Tiger, ahora llegaron a estar obsesionadas por el bazooka, en un momento en que se veía cercano el fin de la guerra y por eso no estaban preparados para aceptar riesgos indebidos. Las tripulaciones de carros empleaban largas horas reforzando sus corazas, soldándoles placas de las orugas en el exterior. No sólo era la infantería tan morosa como siempre en avanzar sin la compañía de los carros de combate, si no que los carros eran ahora reticentes para avanzar sin una escolta de infantería que les defendiera de las partidas con bazookas. Esta «Force majeure», había efectuado una mezcla de hombres a pie y hombre acorazados, como no habían podido conseguir los generales en sus esquemas sobre el papel.

Llegaba navidad y con ella un presente largamente diferido, muchos más Sherman con el cañón de 76 milímetros, el nuevo Pershing con su poderoso cañón de 90 milímetros y el Comet con su 77 milímetros. En el lado británico, se preparaban de nuevo fuerzas acorazadas especiales para el día que tuviesen que encabezar el cruce del río Rhin. Con apresurado impulso se constituían grandes depósitos de municiones para apoyar a la artillería, infantería y fuerzas acorazadas aliadas en su última campaña contra el Reich de Hitler; y aquellos que podían dedicar un pensamiento para otros teatros de guerra, sabían que en Italia, la lenta trepada por aquella península, estaba también a la vista de su último salto.

No obstante aquellos que pensaban que tendrían que ir a combatir con los japoneses, cuando acabaran con los alemanes, se sentían estimulados por las noticias de las derrotas japonesas a maos de los norteamericanos del Pacífico y en Birmania, donde un ejército japones había sido derrotado por los británicos en las fronteras de la India. Las islas y la jungla no eran ciertamente un lugar para ser dominado por las fuerzas acorazadas, pero los vehículos tipo Bufalo, se encontraban siempre en la primera fila de los desembarcos y entonces eran seguidos por los Sherman traídos para hacer saltar los fortines de hormigón, antes de que la infantería americana diese el asalto final. Y en estas formidables batallas donde el «frente» era a menudo del ancho de un carro de combate, las tripulaciones de carros habían de contender con casi todos los tipos de riesgos conocidos por sus compañeros de Europa, y además con la posibilidad de encontrar a un japones agazapado en un agujero, con una bomba para volar al carro y a sí mismo en el momento oportuno. Solamente una vez en Birmania, tuvo una formación acorazada ocasión de disfrutar de una marcha algo parecida a la manera europea, cuando en el avance más allá de Mandalay y hacia Rangún, el general Slim utilizó las formaciones mecanizadas con gran práctica. No obstante el tipo de descripción que Slim escribió enseguida, de un típico asalto en la selva por carros e infantería era representativo casi en cualquier parte del mundo en terreno tupido:

Un solitario carro Sherman, en lo alto de un achaparrado valle, permanecía entre nosotros y la espesura... En los intervalos de los disparos, podíamos oir a su motor amortiguado y renqueando. La disposición de nuestras fuerzas, dos pelotones y un carro de combate, estaban claras para nosotros, pero yo no veía ningún enemigo. Entonces el carro reavivó su motor hasta producir un tartajoso estruendo, avanzó cautelosamente algunos metros, disparó un par de proyectiles en rápida sucesión y discretamente se retiró a cubierto de nuevo. Yo aguardé el impacto del disparo. A través de mis gemelos podía ver a unos 450 metros más adelante, tres pequeños montecillos herbosos... Esforzando la vista, descubrí una obscura tronera en uno, alrededor de la cual rondaba la nebulosa humareda de una ardiente ametralladora... El carro intervino de nuevo. Sin cambiar de posición disparó dos o tres granadas y una blanca cortina de humo se amontonó frente a los bunkers. Uno de los gurkhas debajo de nosotros se puso en pie, agitó un brazó y todo el destacamento, agachándose empezó a avanzar... Cuando el combate alcanzó su zenit,.... el carro de combate reapareció rodeando el bosquecillo del flanco y avanzó disparando también. Gradualmente se movió a la retaguardia de los bunkers y de pronto estuvimos en su línea de fuego con proyectiles hundiéndose y rebotando hacia nosotros... Después de esta pequeña conmoción... contemplamos las etapas finales de la acción. El fuego de las Bren y de los rifles aumentó de volumen; el cañón del carro atronó de nuevo. Súbitamente tres gurkhas, surgieron ante nuestra vista simultáneamente y se lanzaron hacia adelante. Uno cayó, pero los otros dos cubrieron los pocos metros hasta los bunkers y dispararon sus pistolas ametralladoras a traves de las troneras.»



Un carro Lee en Birmania.

Un ejemplo casi perfecto de la cooperación de la infantería y los carros de combate, emulando a millares de pequeños encuentros que se realizaron en todo el conflicto que se acercaba ya a su fin, de un extremo a otro del mundo. Pronto la oposición sería aniquilada por las fuerzas acorazadas, pero aún quedaba por producirse un gran choque.

Final y futuro

Mirando restrospectivamente, existía algo más bien patético en la última gran ofensiva lanzada por el ejército alemán, en las Ardenas el 15 de diciembre de 1944. Probablemente fue la más completa incredulidad lo que sorprendió a los norteamericanos que ocupaban aquel frente y los hizo vacilar durante los primeros días y porque fueron sus divisiones de infantería las que guarnecían aquel diluido sector, fueron éstas las que más sufrieron desde el principio. El VIII Cuerpo, que cubría casi todo el frente atacado contaba con sólo la relativamente inexperta 9.ª División Acorazada en reserva, y las divisiones inexpertas deben ser fogueadas a su debido tiempo y no en un momento de crisis. Pero aunque esta batalla hubiese de desarrollarse en una región tan cerrada como para prescribir la libertad de movimientos y sobre carreteras tan heladas como para hacer aquella eventualidad aún menos probable, las condiciones atmosféricas, al menos dieron a los alemanes una oportunidad para desplegar sus fuerzas acorazadas sin estorbos, si exceptuamos a las fuerzas terrestres aliadas. De este modo los norteamericanos se encontraron cara a cara, con el enemigo, sin poder contar con el apoyo aéreo, teniendo que confiar solamente en su propia destreza guerrera para su salvación. Con 28 divisiones, (nueve de ellas Panzer) Hitler pudo poner en acción la mayor concentración de fuerzas conseguida por los alemanes desde hacía dos años y aunque la eficiencia de los soldados no eran tan buena ni refinada como en 1940, los vehículos acorazados eran individualmente mucho más potentes; quedaba no obstante por resolver el problema de encontrar los recursos necesarios para mantener un esfuerzo sostenido.

Serían la prueba suprema para el ejército norteamericano. La batalla alcanzó su punto álgido el 23 de diciembre, cuando por fin, aclaró el tiempo y la potencia aérea aliada pudo intervenir masivamente para completar la tarea de los soldados. Una experiencia típica de muchas formaciones norteamericanas fue la de la 3.ª División Acorazada que entró en acción en el flanco norte del Bulge, el 18 de diciembre, cerca de Eupen contra paracaidistas enemigos y se encontró combatiendo con la 1.ª División Panzer SS. Irónicamente y desde el principio, los norteamericanos se vieron forzados a distribuir sus grupos de combate entre la infantería como refuerzo, más o menos como habían hecho los franceses con sus carros de combate en 1940, pero los norteamericanos no cometieron la misma equivocación que los franceses, distribuyendo equitativamente los carros por toda la línea. Los grupos de combate lucharon como equipos; que en su mayor parte, se movían rápidamente de un punto de peligro a otro, entrando en combate concentrados, para socorrer un trozo de terreno tras otro y dando, de este modo, un valioso apoyo indirecto a las duramente acosadas divisiones de infantería.

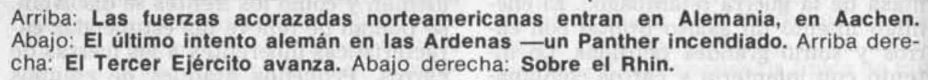
El general de división Maurice Rose, el jefe de la 3.ª Acorazada y quizás, el mejor de todos los líderes norteamericanos de carros de combate, solamente pensaba en términos de ofensiva. Cuando se le mandó proteger la carretera Mauhay a Houffalize, atacó con su único grupo de combate disponible contra la masa enemiga, hasta que su unidad no pudo moverse más adelante. Un jefe de destacamento atrapado en Marcouray, replicó a los alemanes que le intimaban a rendirse. «Si quieren esta ciudad, vengan y tómenla». Permaneció allí, hasta que se le ordenó retirarse cuatro días más tarde. El CCA se reunió con Rose y fue reforzado con elementos no pertenecientes a la división, mientras los ingenieros se transformaron en infantes cuando se intensificó la ofensiva alemana. En Amonines, la víspera de la Nochebuena, se hizo el último gran intento enemigo de derrotar a esta testaruda división y como cita su historia, «Cocineros, conductores y los soldados de mantenimiento entraron en línea. Carristas que habían perdido sus Sherman en el furioso combate, salieron a cavar pozos individuales y a esperar la masa de la guerra relámpago... El enemigo intentó un asalto frontal con carros y sufrió grandes pérdidas. Lo intentó con infantería y carros combinados: no tuvieron éxito. Regresó con infantería en un alocado griterío y fue sacrificado a centenares por los testarudos defensores. Apoyado por fuego de morteros, artillería y cohetes, el ataque alemán se desarrolló doce veces distintas —y doce veces se retiraron haciendo eses en confusión, abandonando montones de muertos sobre la nieve reciente. Este fue el momento de crisis, una crisis que se repitió a todo lo largo del frente cuando las fuerzas acorazadas británicas empezaron a llegar al Mosa, después que la épica defensa norteamericana había acabado con la ofensiva alemana. La victoria defensiva había sido norteamericana. De ahora en adelante las victorias finales serían suyas, cuando descansasen y omnipotentes volviesen a contraatacar, en una sangrienta ofensiva encabezada por sus propias fuerzas acorazadas.

Sería una impresión enteramente equivocada creer que el resto de la campaña en el noroeste de Europa fuese un paseo. Habían de librarse duros combates y el territorio entre la frontera alemana y el Rhin exigiría duro tributo antes de que se alcanzase el río y se cruzase en fuerza. Durante todo un duro invierno las fuerzas acorazadas aliadas recuperaron gradualmente la iniciativa por medio de ataques en Alsacia, en las Ardenas en el Roer y en Reichwald. Allí la última reserva central alemana había sido reducida a la impotencia; de ahora en adelante sus fuerzas acorazadas serían dispersadas y empujadas por una masa de fuerzas acorazadas aliadas —los carros de combate rusos desparramándose a través de las fronteras orientales, británicos, norteamericanos y franceses desde Italia en el sur y Francia, Belgica y Holanda en el oeste. Además por entonces las fuerzas acorazadas aliadas estaban recibiendo por fin, carros de combate que podían hacer frente a los Panther y Tiger, el Pershing y el Comet empezaban a reemplazar a vehículos que habían sido superados por más de un año.

El ritmo de la guerra se hacía cada vez más rápido, había de pagarse un precio menor por cada rebanada de territorio alemán y como los frentes se disolvían, se ponían de relieve las estupendas características inherentes a las fuerzas de carros. Pequeños ataques de equipos combinados abrían paso gradualmente a ataques a campo abierto en los que los carros aceptaban más riesgos a menor costo, y avanzaban sin casi dependencia de las escoltas de infantería. Sobre el mapa las puntas de flecha representando los avances diarios se alargaban cada vez más y los informes registraban una riada de sucesos que sumergían unos a otros en un completo drama.

Duros combates al este de Nimega atrajeron las reservas locales alemanas contra los británicos dejando así grandes huecos para que los norteamericanos penetrasen en dirección al Rhin y Colonia. Por todas partes las divisiones acorazadas norteamericanas estaban desembocando libremente hacia el río, cuyos puentes eran volados ante ellos adondequiera aparecían. Cuando el 7 de marzo, los carros de combates y pelotones de infantería a la cabeza de la 9.ª División Acorazada llegaron a las alturas desde donde se divisaban el puente ferroviario de Remagen, vieron con



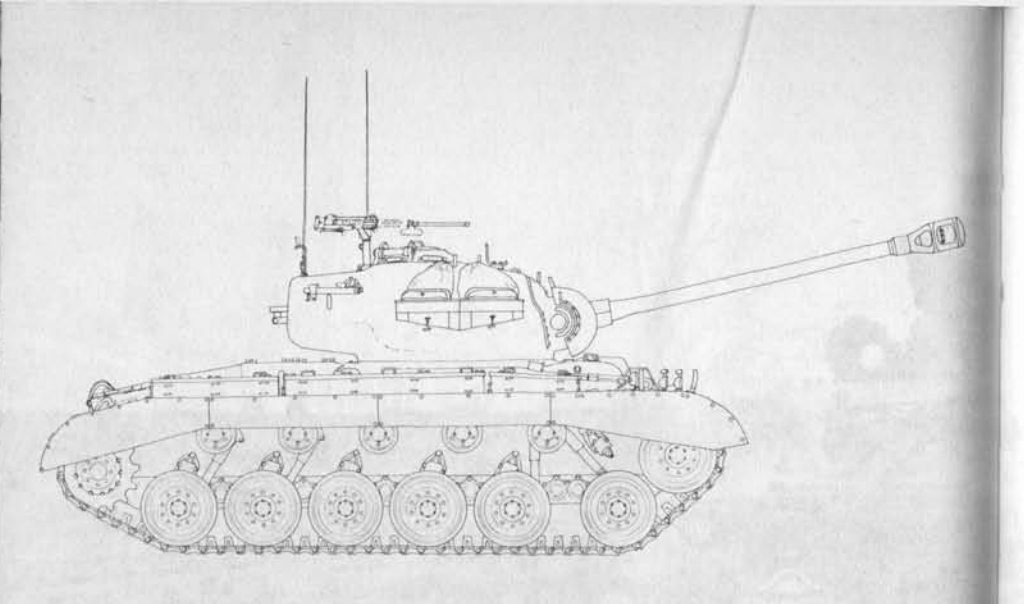


Arriba: **Las fuerzas acorazadas norteamericanas entran en Alemania, en Aachen.** Abajo: **El último intento alemán en las Ardenas —un Panther incendiado.** Arriba derecha: **El Tercer Ejército avanza.** Abajo derecha: **Sobre el Rhin.**

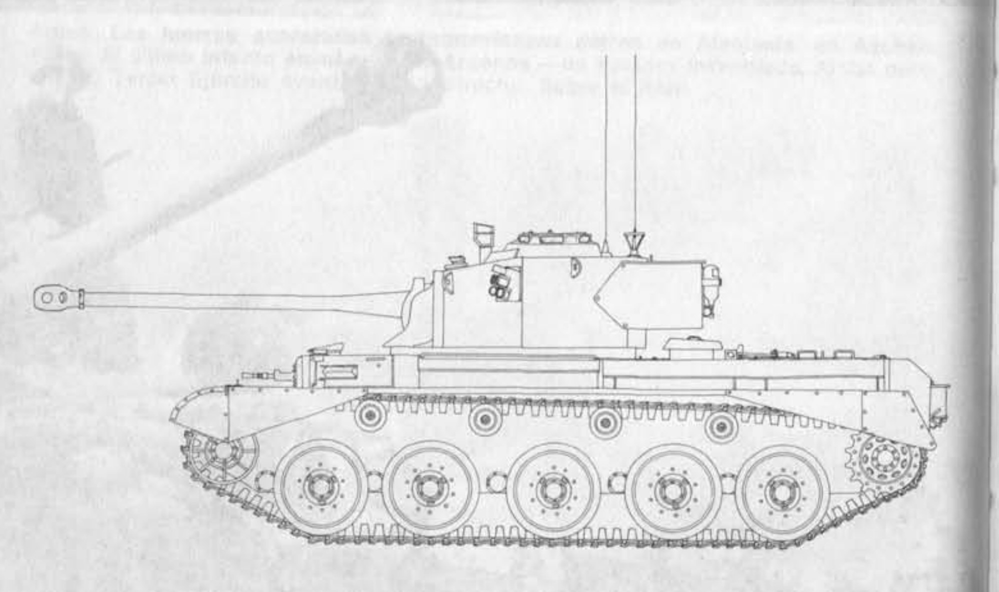








La nueva generación. El M26 (Pershing) norteamericano —un substituto, muy necesario, para el Sherman—. Peso: **42 Tm.** Coraza: **145 mm.** Armamento: **1 × 90 mm. y 3 ametralladoras.** Velocidad: **48 Km/h.** Alcance: **145 Km.** Tripulación: **5.**



Comet, el mejor carro británico de la guerra. Peso: **34 Tm.** Coraza: **101 mm.** Armamento: **1 × 77 mm. y 2 ametralladoras.** Velocidad: **48 Km/h.** Alcance: **190 Km.** Tripulación: **5.**

asombro que no sólo estaba todavía intacto, sino que los alemanes estaban aún cruzándolo hacia la otra orilla. La infantería inició inmediatamente el avance furtivamente, cruzando el terreno en un esfuerzo para llegar sin ser vistos al puente, entonces se enviaron los carros en una loca carrera para mantener el puente cuando la infantería la conquistase. No obstante, cuando alcanzaron el extremo oeste del puente, explotaron las cargas y el puente pareció elevarse; cuando se disipó el humo se pudo ver el puente debilitado, pero intacto, las cargas habían fallado. Lo que siguió muestra una explotación en su mejor forma; la infantería se lanzó apoyada por un fuerte cañoneo de los carros; los ingenieros atacaron después, cortando cada alambre que veían para prevenir posteriores demoliciones; los refuerzos estaban cruzando el río y desplegandose al otro lado hasta que al anochecer se había establecido una cabeza de puente en la orilla oriental apoyada por una barrera de fuego artillero que ningún contraataque enemigo podría penetrar. Una división acorazada había conseguido a bajo costo, con una sola arremetida, lo que una masa de otras formaciones estaban ensayando deliberadamente en otras partes a mucho mayor costo; es posible que ninguna otraacción en este período de la guerra, simbolizase mejor la economía inherente a las fuerzas acorazadas.

Lo que siguió, cuando los ejércitos aliados se derramaron cruzando la mayor barrera acuática de Europa en un frente del ancho de la frontera misma, llevó la guerra a una decisión predeterminada en un torrente de ataques acorazados. Hasta las divisiones de infantería se encaramaban a bordo de los carros y avanzaban al ritmo de las divisiones acorazadas. Alemania fue cortada en tiras hasta que los aliados occidentales se encontraron con los rusos en el Elba. Fue un período de triunfos inmensos entrelazados con pequeñas tragedias —los avances realizados por las divisiones acorazadas fueron raramente detenidos por la resistencia local alemana, que no obstante, cobró las últimas fútiles muertes, con las que tan poco podía obtener; el profundo avance de la 3.ª División Acorazada de Rose al este del Ruhr —150 kilómetros en un día— y la trágica muerte de su jefe en una emboscada; la dramática arremetida del Tercer Ejército de Patton cruzando las fronteras de Checoslovaquia; la llegada de las fuerzas acorazadas norteamericanas al Paso del Brennero en Italia y de los británicos a Venecia, hasta que por último toda la fachada alemana se drrumbó hasta el suelo y los carros de combate se detuvieron también; sus cañones y orugas al fin silenciosos.

Cuando se cambiaban los últimos disparos entre las fuerzas acorazadas aliadas y alemanas, cinco formas cubiertas por lonas estaban siendo rápidamente transportadas en barco y después en transportes de carros, cruzando Europa para el frente en rápida desintegración. Entre las lonas iba el más moderno carro de combate británico —el Centurion— puesto en producción a toda prisa en un esfuerzo para probarlo en combate antes de que acabase la guerra. Era un vehículo de combate que revelaba que los británicos habían recobrado la preminente posición en el proyecto de carros de combate, la cual habían perdido al comienzo de la guerra; un vehículo de 47 toneladas armado con un cañón de 76,2 milímetros y además otro de 20 milímetros, con una velocidad de 37 kilómetros por hora y una coraza frontal inclinada de 120 milímetros de espesor, más del doble del grueso del original y una vez invulnerable Matilda I. Era un carro de combate, que si hubiese tenido oportunidad, podía haberse enfrentado y derrotado al mejor que los alemanes poseyesen y era también superior al último Pershing norteamericano, que había sido ya probado en combate. Fue una ironía de la situación que los británicos hubiesen producido al fin una máquina digna de sus tripulaciones, cuando la necesidad parecía pasada.

Pero fue aun más irónico, cuando la guerra que se había librado bajo el signo de las fuerzas acorazadas llegó a su fin, que los soldados tanto del ejército británico como los norteamericanos empezaron a dudar sobre el futuro de las fuerzas acorazadas en una guerra futura. En la misma forma en que los sabios de los años de entre guerras habían profetizado la muerte del carro de combate

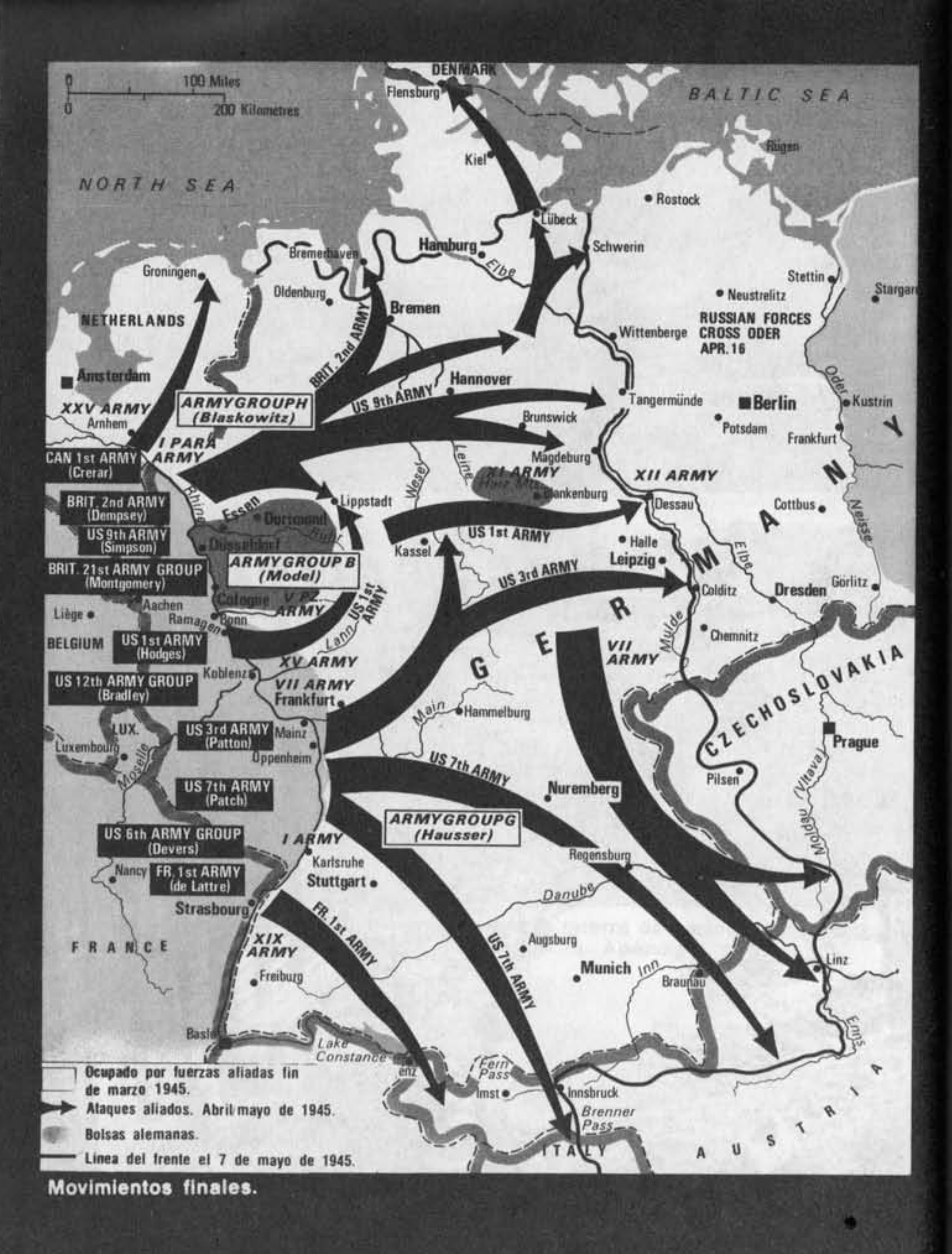


Arriba: **Un Comet durante las últimas etapas de la guerra de carros.** Abajo: **Alemania arde.** Arriba derecha: **El último asalto.** Abajo derecha: **Apéndice.**









Movimientos finales.

frente a los cañones contracarros de alta velocidad, los que ponían en marcha la profecía de la guerra atómica del futuro, pronosticaban en 1945 la decadencia del carro frente a los cohetes de carga hueca tales como los bazooka. Ciertamente, digerían las lecciones de las últimas batallas, en las que las fuerzas acorazadas habían sido detenidas por defensas contracarros; sin embargo olvidaban que carros, infantería acorazada y transportes de artillería se habían enfrentado y superado una sucesión de amenazas, desarrollando nuevos métodos y técnicas propias y que la amenaza atómica planteaba una situación enteramente nueva. Siempre existirían los lamentos de los pesimistas que siempre están dispuestos a ver los riesgos, sin pensar que al mismo tiempo, cada riesgo crea un desafío y un antídoto. Por una parte, los que decían que los vehículos acorazados serían barridos del campo de batalla, raramente sugerían lo que podría substituirles si la guerra continuaba (como indicaban todos los signos en 1945) y evitar el estancamiento del tipo de la Primera Guerra Mundial.

Hacia finales de la Segunda Guerra Mundial, escasamente se libró una sola acción, en la que no tomaran parte los vehículos acorazados. La razón para ello era simple. Era esencial para los hombres al estar protegidos por algún tipo de cobertura, si querían moverse a través de un campo de batalla que era barrido invariablemente y hecho inhabitable, por un denso volumen de armas portátiles y fuego de cañón. Los vehículos acorazados cumplían su parte en proporción a la calidad y aguante de sus orugas y a la densidad del terreno en que operaban. Donde el estado del camino era bueno a campo abierto, podían emplearse más vehículos acorazados y realmente habían de emplearse para asegurar el éxito. Donde el suelo era blando y el terreno extremadamente cerrado, como en la jungla, los hombres a pie debían progresar hasta que eran bloqueados por alguna posición inabordable, pero entonces la rapidez del siguiente paso adelante, dependía de que se llevase un vehículo acorazado para limpiar el camino. Como una tosca regla se podía decir que, la necesidad proporcional de un sólo vehículo en la jungla era igual y absorbía el mismo esfuerzo que el despliegue de un escuadrón en las llanuras; sin embargo ambos eran vitalmente importantes.

Las fuerzas acorazadas aliadas, habían pasado la mayor parte de la guerra en la adversidad, bien sobrepasadas en número cuando eran iguales en calidad a sus enemigos o inferiores en calidad cuando sobrepasaban a sus enemigos. La cantidad al final, fue probablemente el factor decisivo, pero las pérdidas innecesarias sufridas, al sacrificar la calidad al número, no acreditan a aquellos cuya vacilante política permitió que se crease tal situación. El abuso de la buena voluntad y de las vidas de las tripulaciones por razones doctrinarias, consintiendo que se desfigurasen y evitase la auténtica investigación en el futuro, podían parangonarse con una devaluación de la dignidad humana. Fue la buena fortuna del mando y la industria aliada, que hubiese soldados en campaña cuya determinación en acción pudiese compensar las deficiencias técnicas, derrotando a un enemigo que era tan experto y valiente como —y usualmente mejor equipado— ellos mismos.

Cuando en 1945 la guerra llegó a su fin las ideas sobre una guerra futura fueron acalladas, aun cuando había una cosa que estaban determinados a asegurar aquellos a quienes les importaba y era que el examen de los nuevos rumbos tácticos y tecnológicos no se atrofiaría, como lo había hecho la generación precedente. Por tanto tiempo como existiese una amenaza de violencia, la investigación y el desarrollo habían de continuar, en una guerra como el hombre no podía imaginar. No podía dudarse, sin embargo, de que la mecanización continuaría expandiéndose como se había extendido en la Segunda Guerra Mundial, utilizando vehículos acorazados de combate cuya potencia ofensiva se acrecentase constantemente y cuyos medios de protección fuesen también mejorados. Si tenía que haber una guerra fría tendrían que existir los ejércitos y si los aliados querían sobrevivir habían de tener fuerzas acorazadas.

Bibliografía

A History of the 17th/21st Lancers 1922-1959 RLV ffrench Blake (Hamish Hamilton, Londres. MacMillan, Nueva York)
Memoirs of a Unconventional Soldier JFC Fuller (Nicholson& Watson, Londres)
Vers Armée le Métier C de Gaulle
Memoirs of War: The Call to Arms 1940-1942 C de Gaulle (Collins, Londres)
The French Army: A military-Political History Paul-Marie de la Gorce (Weidenfeld& Nicolson, Londres. Braziller Inc, Nueva York)
North West Africa: Seizing the Initiative G Howe (Dept of the US Army, Washington, DC)
Battle History of the First Armoured Divisimn G Howe (Dept of the US Army, Washington, DC)
The Tanks Basil H Liddell Hart (Cassell, Londres. Praeger, Nueva York)
Abbeville 1940 J Marat (Durassié, Paris)
Armour R M Ogorkiewicz (Stevens, Londres)
War as I Knew it G S Patton (Houghton Mifflin, Boston)
Pre-War Plans and Preparations M S Watson (Dept of the US Army, Washington, DC)

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

SAN MARTIN

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

armas

libro n.º 31

Desde el comienzo, el concepto de la guerra acorazada en la edad del acero estuvo rodeado de dificultades. Pero las realidades de la guerra las resolvieron y en Norte de Africa, en Europa y en Italia, los monstruos chocaron como en las escenas de la prehistoria; desarrollándose continuamente —más grandes, más rápidos, más fuertes. Y siempre con dientes más afilados.

